

# FORTÍN

ESTRATEGIA MARÍTIMA  
EN EL SIGLO XXI



ISSN 3072-8827

ESTRATEGIA MARÍTIMA EN EL SIGLO XXI

REVISTA FORTÍN NÚMERO 4, AÑO 2026

4

ISSN 3072-8827



## SEGUNDO STORNI. EL MARINO QUE ENSEÑÓ A LA ARGENTINA A MIRAR EL MAR

MESA EDITORIAL FORTÍN

**De las montañas de Tucumán a la vanguardia del pensamiento estratégico, Segundo Storni fue el arquitecto de la Argentina azul. Un análisis de la figura que transformó la defensa naval en una política integral de intereses nacionales, recordándonos que la soberanía efectiva comienza allí donde el Estado decide habitar su mar**

Argentina es una nación que, paradójicamente, nació de espaldas al mar. Durante el siglo XIX, mientras el modelo agroexportador fijaba la mirada en la fertilidad de la pampa, el Atlántico Sur era percibido apenas como una frontera difusa, una extensión líquida necesaria para el comercio pero ajena a la identidad política del Estado. Romper esa inercia mental fue la tarea de un hombre que, nacido en las montañas de Tucumán, terminaría por diseñar la arquitectura del pensamiento soberano argentino: Segundo Rosa Storni.

Su ingreso a la Escuela Naval en 1894 marcó el inicio de una trayectoria que superó con creces la pericia técnica del marino. Storni fue, ante todo, un intelectual de la estrategia. En un momento en que las potencias imperiales se preparaban para redefinir el orden mundial a través del control de los océanos, él comprendió que la Argentina no podía permitirse la ingenuidad de ser una isla terrestre. Su obra cumbre, *Intereses Argentinos en el Mar*, publicada originalmente como un ciclo de conferencias en 1916 fue un manifiesto político sobre la viabilidad de la Nación.

La tesis de Storni introdujo una distinción fundamental que hoy cobra una vigencia renovada: la diferencia entre el Poder Naval y el Poder Marítimo. Mientras el primero se agota en la capacidad bélica de una flota, el segundo es una construcción multidisciplinaria que involucra a la marina mercante, la industria naval, el conocimiento científico de la plataforma continental y la explotación racional de los recursos pesqueros. En esta línea de pensamiento, Storni sostenía que el mar era un espacio de soberanía efectiva que debía ser administrado con el mismo celo que el territorio continental.

Esta mirada lo llevó a advertir tempranamente sobre la vulnerabilidad estratégica de depender de fletes y seguros extranjeros. El incidente del vapor Presidente Mitre en 1915, capturado por la marina británica a pesar de su pabellón argentino, fue para Storni la prueba empírica de una desprotección que no solo era militar, sino económica. Su

propuesta era clara: la Defensa Nacional no es un tema exclusivo de las Fuerzas Armadas, sino una política pública de largo aliento que debe ser impulsada por el Estado en su totalidad y comprendida por la sociedad civil.

Storni fue un precursor de la idea de una Argentina Bicontinental. Mucho antes de que los mapas oficiales integraran el sector antártico y las islas del Atlántico Sur como una unidad indisoluble, él ya planteaba la necesidad de proyectar el poder nacional hacia el Polo Sur. Su visión exigía logística, puertos de aguas profundas y una educación que enseñara a los argentinos que su país no terminaba en la costa, sino que se extendía miles de millas mar adentro.

Su breve paso por la Cancillería en 1943, en medio de la vorágine de la Segunda Guerra Mundial, no debe opacar su legado pedagógico. Como director de la Escuela Naval y Jefe del Estado Mayor de la Armada, Storni formó generaciones de marineros en la convicción de que el uniforme es una herramienta del Estado subordinada a un proyecto de desarrollo nacional. Su figura representa el punto de encuentro entre la formación técnica militar y la visión de estadista que requiere la conducción de la defensa en una democracia moderna.

Hoy, cuando el Atlántico Sur se consolida como un espacio geopolítico prioritario debido a sus recursos naturales y las rutas logísticas, volver a leer a Storni es un ejercicio necesario. Su advertencia sigue en pie: una nación que ignora su mar está condenada a ver cómo otros escriben su destino oceánico. La biografía de Segundo Storni no es la crónica de un pasado de bronce, sino el mapa de una deuda pendiente. Nos recuerda que la soberanía no se hereda como una propiedad estática, sino que se construye cada día a través de la ocupación, el conocimiento y la firmeza de una política de defensa que sepa mirar al horizonte.



## SUMARIO

<b>CONCIENCIA MARÍTIMA Y CAPACIDADES NAVALES</b>	<b>6</b>
VL Juan Carlos Romay El Atlántico Sur emerge como eje estratégico del siglo XXI. Conciencia marítima, intereses nacionales y poder naval definen la proyección argentina en un escenario global competitivo.	
<b>EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO NAVAL</b>	<b>12</b>
Alejandro L. Corbacho El pensamiento naval confirma la vigencia del poder marítimo como factor decisivo del poder estatal en un escenario de renovada competencia entre grandes potencias.	
<b>DE LA PRESENCIA A LA INTEGRACIÓN</b>	<b>17</b>
Juan E. Battaleme La rivalidad entre Estados Unidos y China redefine el poder naval, reconfigura alianzas y obliga a repensar el orden marítimo global.	
<b>LA ESTRATEGIA MARÍTIMA CHINA</b>	<b>22</b>
Jorge Malena El ascenso marítimo de China integra economía, infraestructura y poder naval en una estrategia global que reconfigura equilibrios regionales y proyecta efectos sobre el Atlántico Sur.	
<b>ÁREA ADYACENTE A LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA</b>	<b>26</b>
Javier Figueroa Más allá de la milla 200, la zona adyacente concentra flotas y recursos estratégicos que exigen una respuesta integral basada en presencia y coordinación estatal.	
<b>EL ATLÁNTICO SUR EN DISPUTA</b>	<b>31</b>
Adolfo Koutoudjian En un escenario de competencia naval creciente, el Atlántico Sur resulta clave para la autonomía argentina, donde presencia y continuidad estratégica definen la protección de intereses nacionales.	
<b>ESTRATEGIA MARÍTIMA Y GOBERNANZA DEL MAR</b>	<b>35</b>
Máximo Pérez León Barreto El entorno marítimo demanda una estrategia integral que articule gobernanza, economía azul y seguridad para gestionar riesgos y fortalecer los intereses nacionales en un océano dinámico.	
<b>EL PODER NAVAL ARGENTINO</b>	<b>40</b>
CLVGM (R) Ricardo Alessandrini El poder naval argentino, articulado con los intereses marítimos nacionales, resulta clave para disuadir, proteger recursos y sostener presencia efectiva en un Atlántico Sur cada vez más exigente.	
<b>LA HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY</b>	<b>46</b>
Esteban Miguel Martínez La Hidrovía Paraná-Paraguay es un corredor estratégico del Cono Sur cuya gobernanza y seguridad resultan esenciales para la estabilidad económica argentina.	
<b>EL MAR COMO VECTOR DEL DESARROLLO NACIONAL</b>	<b>50</b>
Paola Di Chiaro Una estrategia marítima integral, apoyada en coordinación y fusión de información, es clave para fortalecer la gobernanza y proyectar los intereses nacionales en un entorno complejo.	
<b>EL TRIBUNAL DEL MAR Y LA ARQUITECTURA JURÍDICA DE LOS OCÉANOS</b>	<b>54</b>
Frida Armas El Tribunal Internacional del Derecho del Mar fortalece la gobernanza oceánica al equilibrar soberanía, navegación y protección ambiental en un orden jurídico en evolución.	
<b>GEOECONOMÍA DEL SIGLO XXI</b>	<b>59</b>
Juan M. Massot La geoeconomía transforma comercio, finanzas y rutas marítimas en instrumentos de poder que condicionan la autonomía y resiliencia de los Estados.esor Económico de la Delegación de la Comisión Europea en Argentina y Director de Comercio Interior de la Secretaría de Comercio de la Nación.	





Tormenta de nieve — Buque de vapor frente a la boca de un puerto, efectuando señales en aguas poco profundas y tomando sondas con la escandalla  
*Snow Storm - Steam-Boat off a Harbour's Mouth making Signals in Shallow Water, and going by the Lead*

Joseph Mallord William Turner (1775-1851)  
[t.ly/xE9dA](https://t.ly/xE9dA)

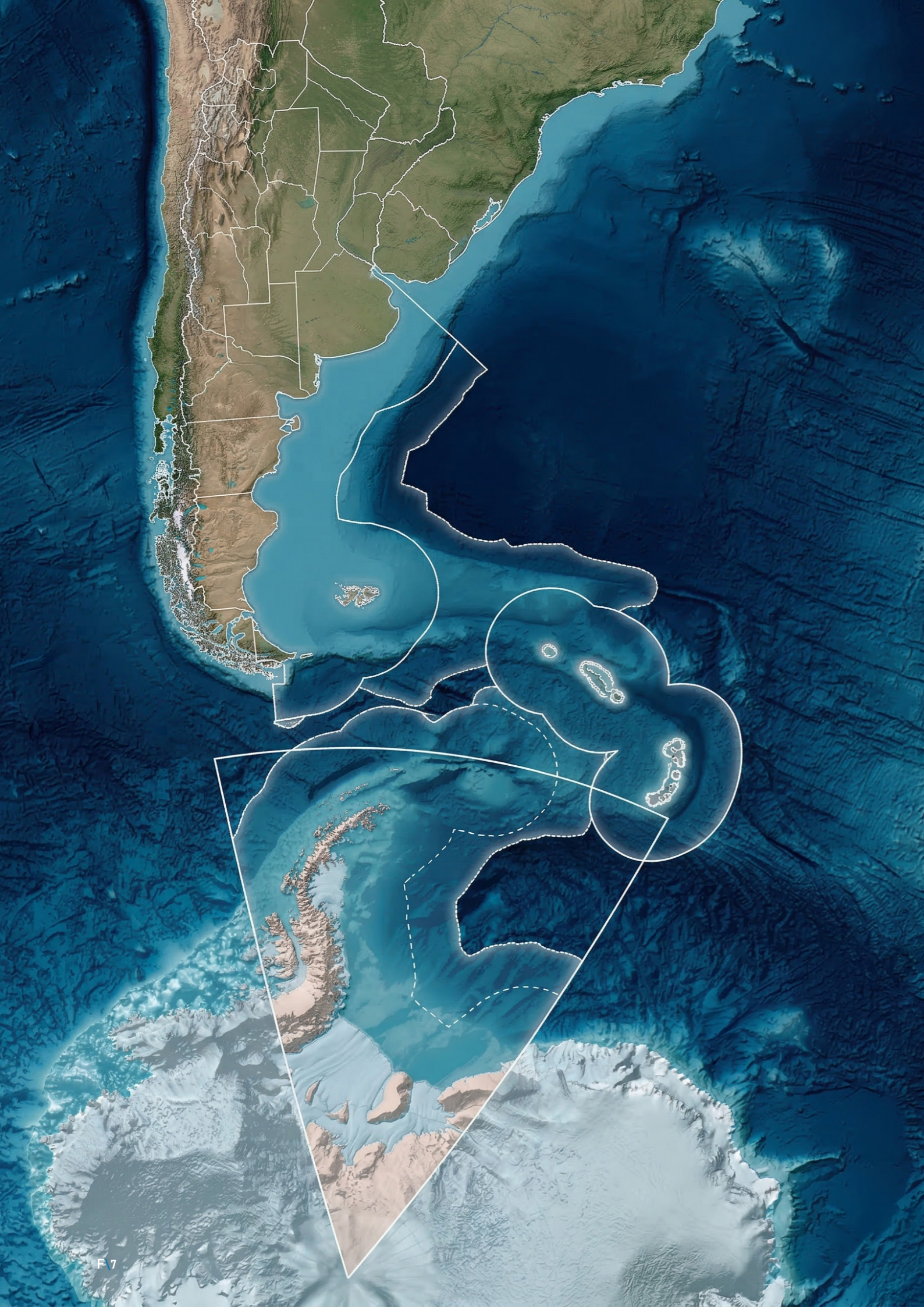
# CONCIENCIA MARÍTIMA Y CAPACIDADES NAVALES. CLAVES PARA EL FORTALECIMIENTO DE LOS INTERESES ARGENTINOS EN EL MAR EN EL SIGLO XXI

VL JUAN CARLOS ROMAY. JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA ARGENTINA

**En un mundo donde el mar vuelve al centro de la disputa geopolítica, Argentina enfrenta un desafío estructural: transformar su histórica indiferencia marítima en una estrategia sostenida que articule recursos, conciencia social y poder naval.**

**E**l análisis de los intereses marítimos argentinos en el Siglo XXI nos incita a proyectar un pensamiento estratégico de política marítima y naval, ya enunciado por el Vicealmirante Don Segundo Storni en sus dos conferencias impartidas en el año 1916, que lo consagrarían desde entonces como el precursor de los intereses nacionales en el mar.





Tal como lo formulara Storni en su preclara visión de aquel tiempo, el mar no sólo continúa siendo de vital importancia para las naciones como fuente de riquezas y vía de comunicación marítima, sino que adentrados en este Siglo XXI adquiere una creciente relevancia estratégica como escenario geopolítico de disputa y competencia entre grandes potencias globales con la finalidad de mantener áreas de influencia regional, y asegurar el acceso a recursos alimenticios, minerales y energéticos para satisfacer la enorme demanda que el aumento demográfico mundial impone, y que el acelerado avance científico y tecnológico propician cada vez con mayor viabilidad.

Para abordar el tema de los intereses marítimos es necesario explicitar sucintamente el marco conceptual definido por grandes autores que delinearon el pensamiento marítimo y naval moderno. En efecto, de las obras de Mahan y el propio Storni, se puede realizar una simplificación según la cual el Poder Marítimo surge de la conjugación del Poder Naval y los intereses marítimos.

Específicamente, Mahan identifica como principales factores que determinan el poder marítimo de un país a su posición geográfica, su conformación física, sus recursos naturales, el carácter de su pueblo y la voluntad política de su gobierno.

Si tomamos los dos primeros factores, sin lugar a dudas la situación geográfica y conformación física de nuestro país nos obligan a mirar al mar, enclavado en un hemisferio donde predominan las grandes masas de agua, el territorio argentino se proyecta como una cuña hacia la Antártida. La Argentina es por definición un país bicontinental y oceánico, tal como quedó formalmente establecido en los mapas oficiales que muestran el territorio continental americano y antártico, junto con los espacios marítimos circundantes.

**El mar se consolida en el siglo XXI como un espacio central de poder, donde la articulación entre intereses económicos, capacidades navales y factores estructurales, como la geografía y la voluntad política, define la proyección estratégica de las naciones, especialmente en el caso argentino, cuya condición oceánica y bicontinental exige una mirada ineludible hacia el Atlántico Sur.**

No obstante ello, también es cierto y es común escuchar que la Argentina vive de espaldas al mar en referencia a que históricamente la mayor atención ha sido dirigida hacia su hinterland —término de origen alemán que significa “tierra posterior” y que, en sentido geopolítico, refiere a la zona de influencia económica vinculada a un puerto, ciudad o centro logístico— que es la pampa húmeda. Tal es así, que podríamos periodizar a la historia de nuestro país en referencia al mar de la siguiente forma: una primera etapa desde la fundación de la Argentina como Estado-Nación donde la atención estuvo focalizada en la cuenca del Plata; una segunda que comienza a principios del Siglo XX con Storni como su principal ideólogo, donde ya se comienza a hablar y a entender del Mar Argentino; y una tercera etapa que corresponde a las primeras décadas del siglo XXI donde el océano empieza a tomar protagonismo y que podríamos asociar a la ampliación de los límites de la plataforma continental y a los objetivos de desarrollo sustentable impulsados por la Organización de las Naciones Unidas que tienen como eje al océano.

Storni, por otra parte, consideró que el verdadero Poder Marítimo de una Nación se basa en tres pilares fundamentales: las producciones, entendidas como los productos a exportar; el transporte propio, es decir una línea de bandera; y los mercados. De esta manera, concebía la centralidad del mar para el desarrollo del país consolidando su fortaleza en términos económicos complementada con una proyección defensiva para proteger la riqueza nacional, o sea, el poder naval militar.

En este marco, cabe preguntarse a qué nos referimos cuando hablamos de intereses marítimos. En términos estratégicos un interés es un obje-

to al cual le asignamos valor, lo cual nos permite comprender a qué aludimos al hablar de interés nacional, que en nuestro caso particular pueden ser abstraídos de la Ley de Defensa Nacional, cuya razón de ser es la búsqueda de garantizar de modo permanente la soberanía e independencia de nuestro país, su integridad territorial y capacidad de autodeterminación, así como la protección de la vida y libertad de sus habitantes. Volviendo entonces al concepto de intereses marítimos, constituyen los intereses que tiene un estado en relación al mar. Más específicamente, los intereses marítimos se refieren al conjunto de recursos y oportunidades que posee una nación en sus espacios marítimos, caracterizados por su internacionalidad, para su exploración, explotación, conservación, estudio y desarrollo, visto el mar como fuente de recursos y vía de comunicación.

La promoción y fortalecimiento de los intereses marítimos argentinos debiera materializarse a través de una marina mercante y una producción naval propia, un desarrollo portuario adecuado, el impulso de las pesquerías, el fomento de la investigación científica marina y una afianzada conciencia marítima en la sociedad, lo que Mahan denominó “el carácter de su pueblo” y que en palabras de Storni sería “crear un ambiente marítimo en la opinión”.

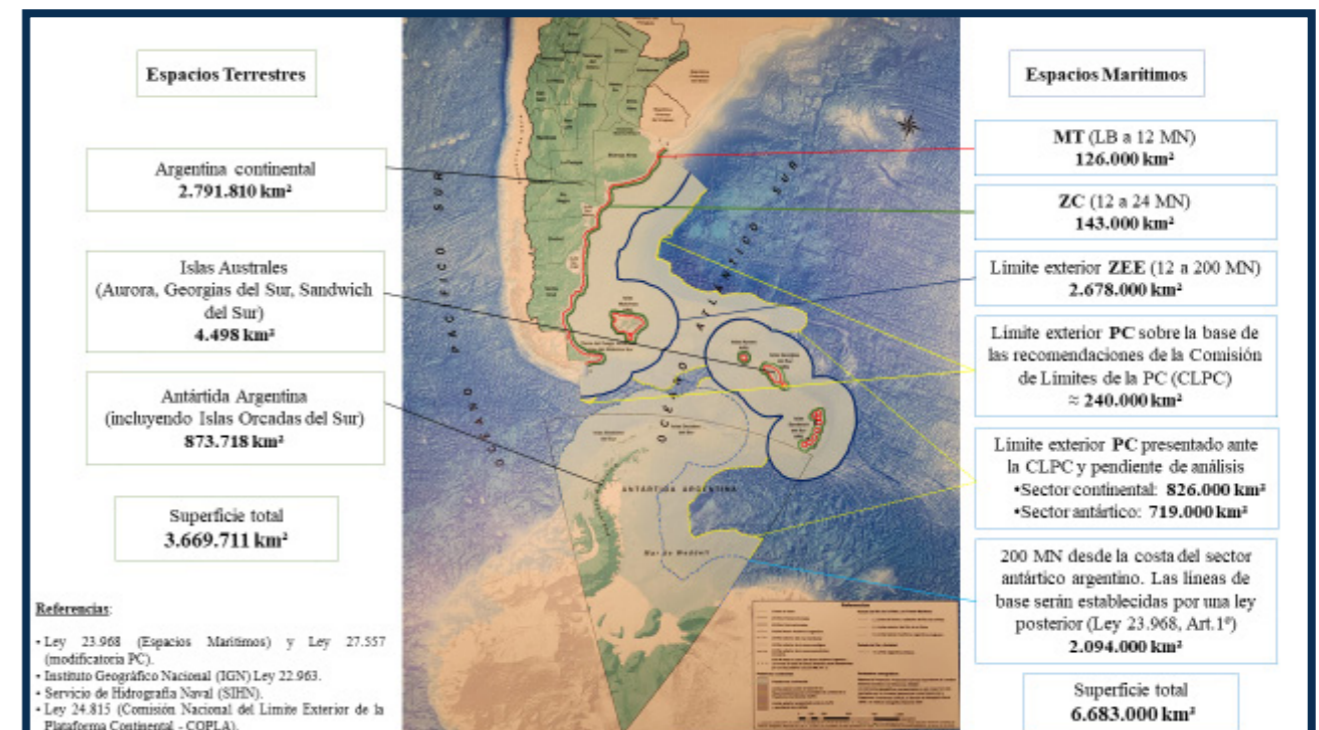
Este último factor es, indudablemente, el más importante porque una arraigada conciencia marítima internalizada en un amplio sector de la ciudadanía, en los formadores de opinión y, fundamentalmente, en la dirigencia política de una nación es el motor fundamental que impulsa y dinamiza todos los demás elementos orientados al desarrollo de los intereses marítimos.

**La Argentina arrastra una histórica desconexión con el mar, pero su desarrollo estratégico depende de revertir esa inercia mediante la articulación de producción, transporte, mercados y conciencia marítima, consolidando así sus intereses en un espacio clave de soberanía y proyección nacional.**

Es en este aspecto donde en nuestro país hay todavía un largo camino por recorrer. La histórica falta de atención por el mar responde a cuestiones culturales y educativas. La conciencia marítima aún no se encuentra suficientemente incorporada tanto en el conjunto de la sociedad como en los ámbitos de decisión política, lo que nos plantea el desafío de promover una mayor comprensión del valor estratégico del mar para el desarrollo de la Nación.

El litoral marítimo de la costa argentina se extiende por más de 5.000 kilómetros de longitud. La superficie del mar, considerando el Mar Territorial, la Zona Contigua y la Zona Económica Exclusiva hasta las 200 millas náuticas alcanza los 2.804.000 kilómetros cuadrados, es decir, constituye un espacio equivalente al territorio continental que abarca 2.791.810 kilómetros cuadrados. Si a ellos, le sumamos los 2.094.000 kiló-

metros cuadrados correspondientes a los espacios marítimos en las aguas antárticas, contabilizamos un total de 4.898.000 kilómetros cuadrados. Además, se deben considerar los 1.785.000 kilómetros cuadrados desde las 200 millas náuticas hasta el límite exterior de la plataforma continental, en donde el país tiene derechos soberanos sobre los recursos del suelo y subsuelo marítimo. Esta extensión de los espacios marítimos de jurisdicción e interés nacional nos permite dimensionar su potencial para el desarrollo económico de nuestro país en recursos ictícolas, energéticos (petróleo y gas costa afuera), minerales estratégicos presentes en el fondo marino, y el aprovechamiento sostenible del mar integrando actividades tradicionales (pesca, industria naval, puertos y transporte) con sectores emergentes como la acuicultura, biotecnología marina, energías renovables marinas y turismo costero.



Si además del señalado potencial en recursos naturales vislumbramos la real importancia de una geografía austral con acceso a los pasajes interoceánicos a través del Estrecho de Magallanes y el Canal Beagle, sumado a una proyección privilegiada hacia la Antártida, no debemos albergar duda alguna que el Atlántico Sur constituye en este siglo XXI un escenario geopolítico de vital interés para nuestro país. A su vez, y como consecuencia de su creciente relevancia geopolítica, configura en la actualidad un escenario de competencia entre grandes potencias.

El mar, a diferencia del territorio continental, se caracteriza por ser un espacio internacional por naturaleza. Continuamente es sometido a una puja de intereses diversos entre los estados ribereños, estados de pabellón y estados rectores de puerto, en la mayoría de los casos esta relación es compleja y hasta antagónica. A los desafíos que imprime la naturaleza hostil del mar, deben sumarse las complejas relaciones en la que participan los diferentes actores: estados, organizaciones internacionales, empresas privadas, ONG's y otros. En el caso del Atlántico Sur, no es nueva la presencia de potencias extra regionales que promueven sus intereses y agenda en detrimento de los intereses argentinos en el mar. Esta problemática nos remite a la importancia del poder naval.

Como aseveraran Mahan y Storni, los intereses marítimos requieren de un poder naval adecuado que los proteja. La Armada Argentina, como ins-



**El Atlántico Sur se configura como un espacio geopolítico central y en disputa, donde la magnitud de los intereses marítimos argentinos exige una articulación efectiva entre conciencia nacional, políticas sostenidas y un poder naval capaz de garantizar su protección y proyección estratégica.**

trumento militar de la defensa, tiene la misión de proteger esos vastos espacios marítimos y fluviales de jurisdicción e interés nacional. Para ello es necesario recuperar capacidades largamente postergadas, mediante la incorporación de submarinos, modernas fragatas multipropósito, buque de transporte de vehículos y tropa, que contribuyan a optimizar su misión y ejercer una disuasión "creíble", acorde a la grandeza de la nación argentina.

En síntesis, ambos factores, intereses marítimos y poder naval, deben ser coexistentes y desarrollados proporcionalmente uno con respecto al otro. Esta confluencia constituye el poder marítimo de una nación.

A modo de reflexión final, la República Argentina se encuentra ante una gran oportunidad en un contexto internacional en el que el mar, y particularmente el Atlántico Sur, adquiere una creciente relevancia geopolítica y estratégica en el devenir del siglo XXI. En este escenario, el desarrollo de los intereses marítimos nacionales demanda la formulación y sostenimiento de políticas públicas orientadas a fortalecer un intangible fundamental: la conciencia marítima de la sociedad. La comprensión cabal de la importancia y de las potencialidades que el mar ofrece al país constituye una condición necesaria para consolidar el vínculo de la Nación con su espacio marítimo y promover, en consecuencia, el desarrollo de las diversas actividades vinculadas al mismo.

En este sentido, mantiene plena vigencia lo expresado por el Almirante Storni en 1916: "La política naval es, ante todo, una acción de gobierno; pero es indispensable, para que tenga nervio y continuidad, que sus objetivos arraiguen en la nación entera, que sean una idea clara, un convencimiento de las clases dirigentes, y una aspiración constante de todo el pueblo argentino".

Al mismo tiempo, resultará imprescindible continuar fortaleciendo y optimizando las capacidades de la Armada Argentina, como expresión del poder naval, en su rol indelegable de protección y defensa de los intereses nacionales en el mar.

En definitiva, consolidar una auténtica conciencia marítima y sostener una visión estratégica de largo plazo constituyen condiciones indispensables para impulsar de manera efectiva el desarrollo y la proyección de los intereses marítimos argentinos en el Atlántico Sur.

**Sin conciencia marítima no hay política sostenida, y sin poder naval no hay protección posible: ambos son condiciones indivisibles del desarrollo nacional.**



## TRANSPORTE ARA CANAL BEAGLE



### Ficha Técnica

**Desplazamiento:** 10.894 toneladas a plena carga - Porte bruto: 7.838 toneladas - Porte neto: 6.800 toneladas.

**Dimensiones:** Eslora: 119,9 metros - Manga: 17,5 metros - Calado: 7,49 metros.

**Propulsión:** 2 motores Diesel Sulzer 6 ZL 40/48, 6.400 HP, 2 hélices.

**Velocidad:** 16,3 nudos. Velocidad económica: 12 nudos.

**Tripulación:** 40 tripulantes.

# EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO NAVAL

ALEJANDRO L. CORBACHO. DIRECTOR DEL OBSERVATORIO DE SEGURIDAD Y DEFENSA UCEMA

**Durante años relegadas en las prioridades de defensa, las armadas recuperan centralidad en un escenario internacional marcado por la competencia estratégica, la presión sobre las rutas marítimas y la revalorización del dominio del mar.**

El pensamiento estratégico naval constituye un elemento central para comprender el funcionamiento del instrumento militar marítimo y su rol dentro de los sistemas de defensa contemporáneos. Durante varias décadas, y especialmente tras el fin de la Guerra Fría, las armadas fueron consideradas una prioridad secundaria dentro de los presupuestos de defensa. La combinación de reducciones presupuestarias, la percepción de que las guerras interestatales habían desaparecido y la irrupción de nuevas tecnologías, como los drones, llevó a que numerosos países descuidaran la renovación y reposición de sus flotas. El resultado fue el envejecimiento o la obsolescencia de numerosos buques, en un contexto donde la recuperación de capacidades navales requiere inversiones complejas y de largo plazo.

El escenario internacional actual demuestra, sin embargo, un retorno de la competencia estratégica entre grandes potencias y un proceso de revalorización

del poder naval. El resurgimiento de actores extrarregionales, como China, en espacios marítimos antes periféricos, el reposicionamiento de fuerzas en el Ártico debido al retroceso del hielo, y la creciente importancia de las rutas marítimas globales muestran que las armadas han recuperado protagonismo. La ampliación de corredores estratégicos, la posibilidad de obstrucción de rutas y el valor geopolítico de puertos y estrechos configuran un entorno donde el dominio del mar vuelve a ser un factor de poder.



Dentro de esta dinámica resulta necesario diferenciar tres planos conceptuales: el pensamiento naval, la estrategia naval y el pensamiento marítimo. El pensamiento naval refiere al modo en que se concibe y emplea el buque como instrumento militar; la estrategia naval define cómo, dónde y con qué finalidad se despliega ese instrumento; y el pensamiento marítimo abarca el conjunto de actividades asociadas al uso del mar, pesca, puertos, energía, transporte, logística, que sostienen el poder marítimo de un Estado. La estrategia marítima, a su vez, comprende la forma en que un país administra, protege y controla el conjunto de sus intereses en el ámbito marítimo. Si bien estas dimensiones están estrechamente vinculadas, existe un punto central: sin poder naval suficiente, la implementación de una estrategia marítima resulta prácticamente inviable.

La determinación de una estrategia marítima depende de las definiciones políticas y de las capacidades disponibles. Los debates entre armadas costeras, fuerzas de aguas azules o modelos intermedios responden a interrogantes fundamentales: qué quiere hacer un país en el mar, qué puede hacer y con qué recursos cuenta. A ello se agrega la competencia presupuestaria con otras fuerzas armadas y la influencia decisiva de las áreas económicas del gobierno. La disponibilidad de recursos y las prioridades macroeconómicas condicionan directamente la renovación, mantenimiento y proyección del instrumento naval.



**Sin un poder naval suficiente y capacidades acordes a las definiciones políticas y económicas, la estrategia marítima pierde viabilidad y queda condicionada por restricciones presupuestarias y macroeconómicas.**

**La transformación tecnológica del siglo XIX y la reflexión estratégica de autores como Mahan, Corbett y los hermanos Colomb consolidaron la idea de que el poder naval es un componente indispensable del poder estatal.**



El pensamiento estratégico naval moderno tiene antecedentes que se consolidaron durante el siglo XIX, período en el que se produjo una transformación radical en la tecnología naval y en la forma de entender el poder en el mar. En pocas décadas, la navegación a vela fue reemplazada por buques de hierro, vapor, blindaje y turbinas, lo que redefinió doctrinas, tácticas y necesidades logísticas. Esta modernización coincidió con la expansión global del imperialismo europeo, la protección de rutas comerciales y la creación de academias navales que sistematizaron el estudio de la guerra en el mar.

En este contexto emergieron autores fundamentales. Alfred Thayer Mahan destacó la importancia del dominio del mar para el poder nacional, subrayando la necesidad de flotas capaces de controlar rutas y destruir a las fuerzas navales enemigas. Su obra influyó en Estados Unidos, Alemania y Japón, y contribuyó al inicio de una era de fuerte navalismo. Previamente, los hermanos Colomb habían desarrollado la doctrina británica de la alta mar, argumentando que la defensa del imperio requería una flota capaz de operar lejos de las costas. Julian Corbett introdujo una visión más integradora, entendiendo el poder naval en relación con la estrategia general del Estado y señalando que la guerra marítima no puede analizarse de manera aislada, sino como parte de un sistema mayor que incluye fuerzas terrestres y objetivos políticos.

El impacto de estas ideas derivó en reformas trascendentes, como la Naval Defense Act de 1889, que fijó para el Reino Unido la política del "two-power standard", es decir, mantener una armada superior a la suma de sus dos principales competidores. Se crearon estados mayores navales, servicios de inteligencia marítima y sistemas de planificación que permitieron pasar de acciones dispersas a estrategias coherentes y permanentes. Este proceso se replicó en numerosas potencias emergentes, dando lugar a una verdadera carrera armamentista naval en Europa, América y Asia.

El desarrollo tecnológico aceleró aún más estas transformaciones. La aparición del torpedo, los destructores, los cruceros, el submarino, el radar y la aviación naval redefinió el modo de operar en el mar. El lanzamiento del Dreadnought en 1906 volvió obsoletas todas las flotas existentes, modificando el equilibrio de poder y demostrando que la innovación puede alterar de manera inmediata la correlación estratégica.

Las experiencias francesas de la Jeune École, basadas en la interrupción del comercio enemigo mediante flotas de ataque ligero, así como las leyes navales promovidas por Tirpitz en Alemania, que impulsaron la creación de una "flota de riesgo" capaz de desafiar a la Royal Navy, muestran la diversidad de enfoques surgidos en este período. Todos ellos, sin embargo, compartieron un rasgo común: la convicción de que el poder naval era un componente imprescindible del poder estatal.

La comparación con la actualidad revela paralelos significativos. El siglo XXI presencia un retorno del protagonismo naval en un entorno marcado por la competencia entre grandes potencias, el aumento del tráfico marítimo, las tensiones en rutas críticas, la expansión tecnológica y el surgimiento de nuevas armadas con aspiraciones regionales o globales. Las mismas preguntas que guiaron la reflexión estratégica en el siglo XIX —cómo proteger rutas, cómo posicionar fuerzas, cómo sostener capacidades, cómo responder a innovaciones disruptivas— vuelven a tener relevancia.

Lejos de quedar obsoletas por la aparición de drones o tecnologías emergentes, las armadas enfrentan un proceso de adaptación comparable al que atravesaron en otros cambios históricos. Las innovaciones se integran, modifican procedimientos y transforman doctrinas, pero no reemplazan la necesidad de contar con fuerzas capaces de proyectar presencia, asegurar rutas, disuadir agresiones y sostener intereses vitales en el mar.

La evolución del pensamiento estratégico naval, observada en perspectiva, permite comprender la continuidad histórica de estos desafíos y subraya la importancia de reflexionar sobre el papel del poder naval en un mundo donde el mar continúa siendo un espacio decisivo para la seguridad, la economía y la política internacional.

**La trayectoria histórica del pensamiento estratégico naval confirma que, más allá de las innovaciones tecnológicas, el control del mar continúa siendo un factor decisivo del poder estatal.**

F



# DESTRUCTOR ARA ALMIRANTE BROWN



## Ficha Técnica

**Desplazamiento:** 3.600 toneladas a plena carga.

**Dimensiones:** Eslora: 125,9 metros - Manga: 14 metros - Calado: 5,8 metros.

**Propulsión:** COGOG; 2 turbinas a gas Olympus TM38, 60.000 HP; 2 turbinas a gas Tyne RM1C, 9.900 HP, 2 hélices.

**Velocidad:** 30,5 nudos (Olympus) y 20,5 nudos (Tyne).

**Autonomía:** 4.500 millas náuticas a 18 nudos.

**Tripulación:** 200 tripulantes.

# DE LA PRESENCIA A LA INTEGRACIÓN. EL NUEVO PODER MARÍTIMO

JUAN E. BATALEME, ESPECIALISTA EN DEFENSA

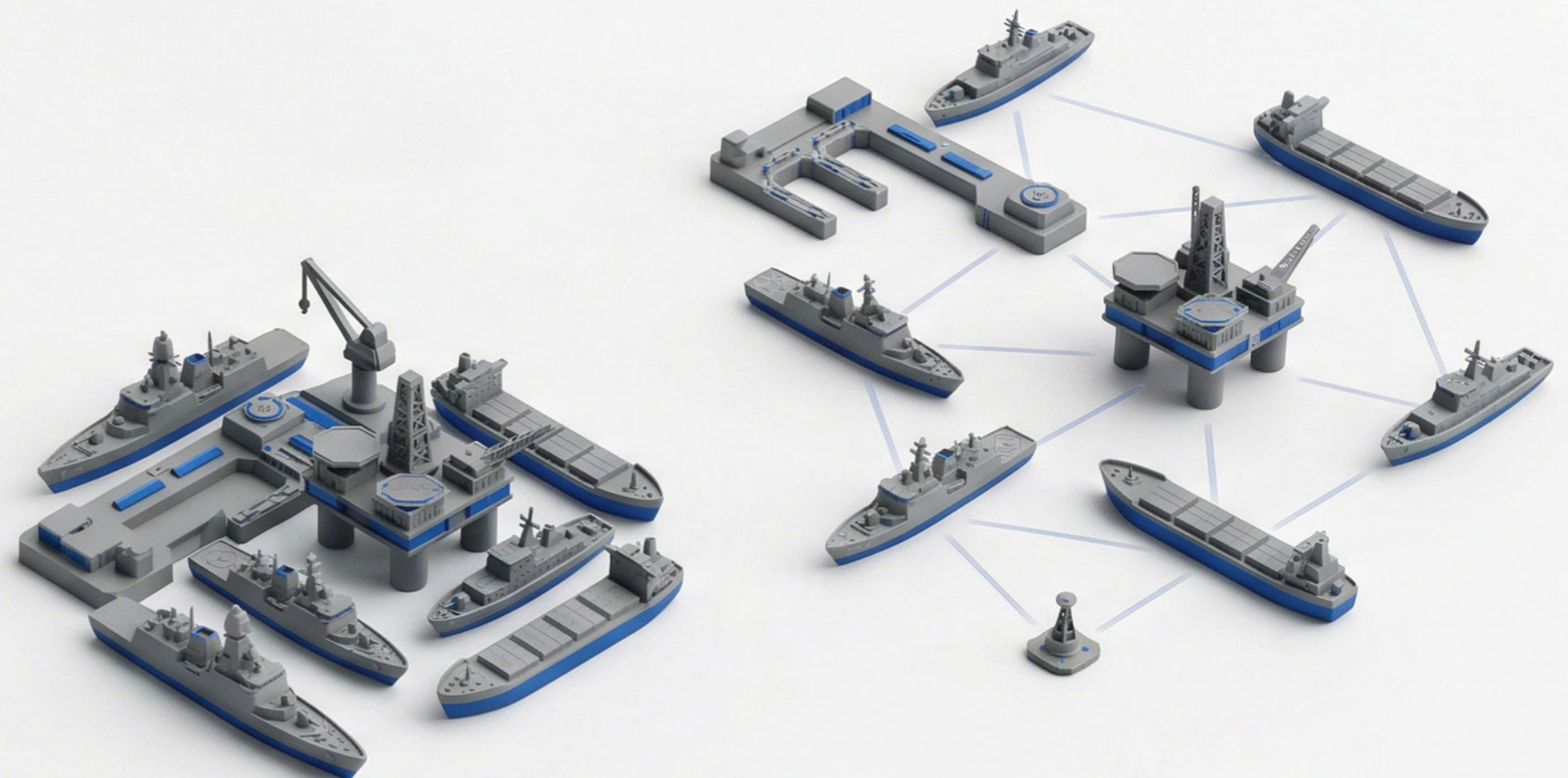
**El ascenso de China como actor global es uno de los fenómenos más relevantes del sistema internacional contemporáneo. Comprender su evolución requiere analizar tres dimensiones interrelacionadas: su transformación interna, la redefinición de su estrategia marítima y el impacto regional.**

El punto de partida de este cambio se expresa en tres conceptos que sintetizan la evolución de la cooperación naval estadounidense y que hoy estructuran la acción conjunta de las fuerzas que integran su red de alianzas: la interoperabilidad, la intercambiabilidad y la co-sustentabilidad. Cada uno representa un nivel de integración superior al anterior. La interoperabilidad establece la capacidad de operar juntos bajo estándares compatibles. La intercambiabilidad lleva esa coordinación a un plano en el que los medios pueden reemplazarse entre sí, priorizando la misión por encima del origen nacional del material. La co-sustentabilidad finalmente implica un nivel de integración industrial y logística que permite sostener la operación conjunta a largo plazo mediante cadenas de suministro compartidas. Este proceso no surge de la teoría, sino de la necesidad: se ajusta a los costos crecientes de los sistemas de defensa, a la complejidad tecnológica y a la dinámica cada vez más exigente del combate naval futuro.

Estas transformaciones se inscriben en un marco doctrinario que recupera principios clásicos del pensamiento naval. Mahan aporta la noción de control del mar como condición de primacía estratégica; Corbett introduce la idea de

que el dominio marítimo es un medio para influir en el teatro terrestre; Tirpitz desarrolla la lógica de la flota en potencia como factor disuasivo. La competencia actual combina elementos de estas tres visiones: la necesidad estadounidense de sostener el control de rutas oceánicas, la estrategia china de proyectar influencia desde el litoral hacia las cadenas de islas, y el equilibrio entre acceso, negación y disuasión que organiza la rivalidad en el Indo-Pacífico. A ello se suma la emergencia de doctrinas

modernas, como el offshore control, que plantea bloquear a China en sus propias líneas de comunicación marítima para impedir que proyecte fuerza más allá de su entorno inmediato.



El avance tecnológico y doctrinario se expresa en prácticas concretas: dispersión de medios, operaciones distribuidas, sensores en red, plataformas más pequeñas pero más numerosas, y un uso intensivo de la información como multiplicador de fuerza. Todo esto configura un entorno operativo caracterizado por alta intensidad potencial, gran velocidad de decisión y un uso creciente de capacidades autónomas. El poder naval deja de depender exclusivamente de grandes unidades para apoyarse en arquitecturas flexibles, resilientes y adaptadas a escenarios degradados.

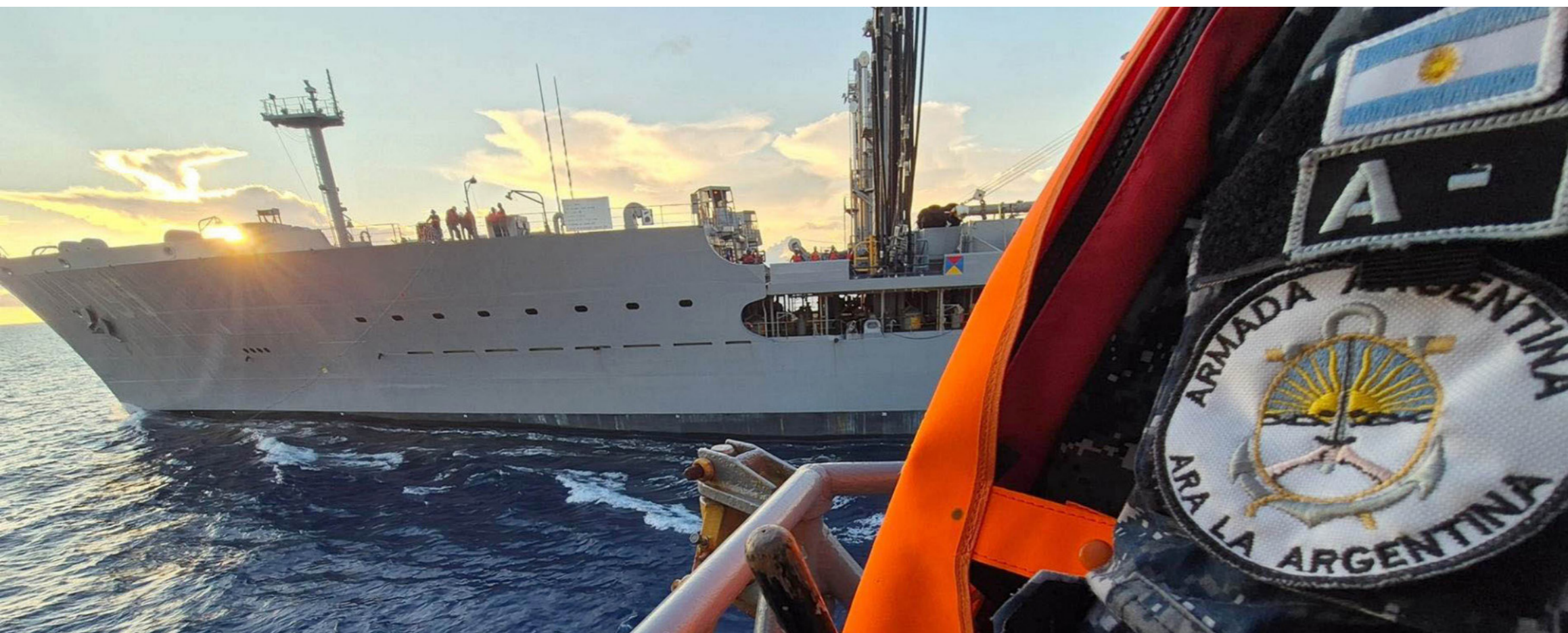
El Indo-Pacífico se consolida así como el principal foco de competencia estratégica. Allí convergen intereses comerciales, energéticos y de seguridad que afectan directamente la estabilidad global. La primera y la segunda cadena de islas actúan como anillos geográficos que condicionan la expansión china y otorgan profundidad estratégica a Estados Unidos y sus aliados. La presencia militar, los ejercicios combinados y la integración doctrinaria sirven para sostener un equilibrio que, de alterarse, tendría consecuencias en toda la red marítima mundial.

En este contexto, América Latina ocupa un lugar relevante por su potencial para integrarse a esa arquitectura de seguridad, ya sea en términos

operativos, industriales o logísticos. Los países de la región han establecido patrones diferenciados de cooperación con socios externos. Chile mantiene vínculos con la industria británica y ha desarrollado un programa naval robusto y sostenido; Perú se asocia con Corea del Sur; Brasil articula capacidades con Alemania y Francia; y Argentina participa de ejercicios multinacionales como UNITAS, que funcionan como plataformas de integración doctrinaria y operativa. Estas elecciones reflejan decisiones estratégicas que condicionan el desarrollo naval de cada país y determinan su capacidad de insertarse en redes internacionales de defensa.

La dinámica global plantea desafíos particulares para el Atlántico Sur. Se trata de un espacio donde confluyen rutas marítimas de importancia creciente, recursos naturales valiosos y actores extra regionales con intereses específicos. La interacción de flotas pesqueras extranjeras, la presencia de potencias con capacidades navales avanzadas y la necesidad de proteger líneas de comunicación exigen una estrategia que combine vigilancia, cooperación y desarrollo de capacidades propias. La región, a pesar de su potencial, opera muchas veces en un estado de baja intensidad estratégica, condicionado por limitaciones estructurales y por una visión fragmentada del entorno marítimo.





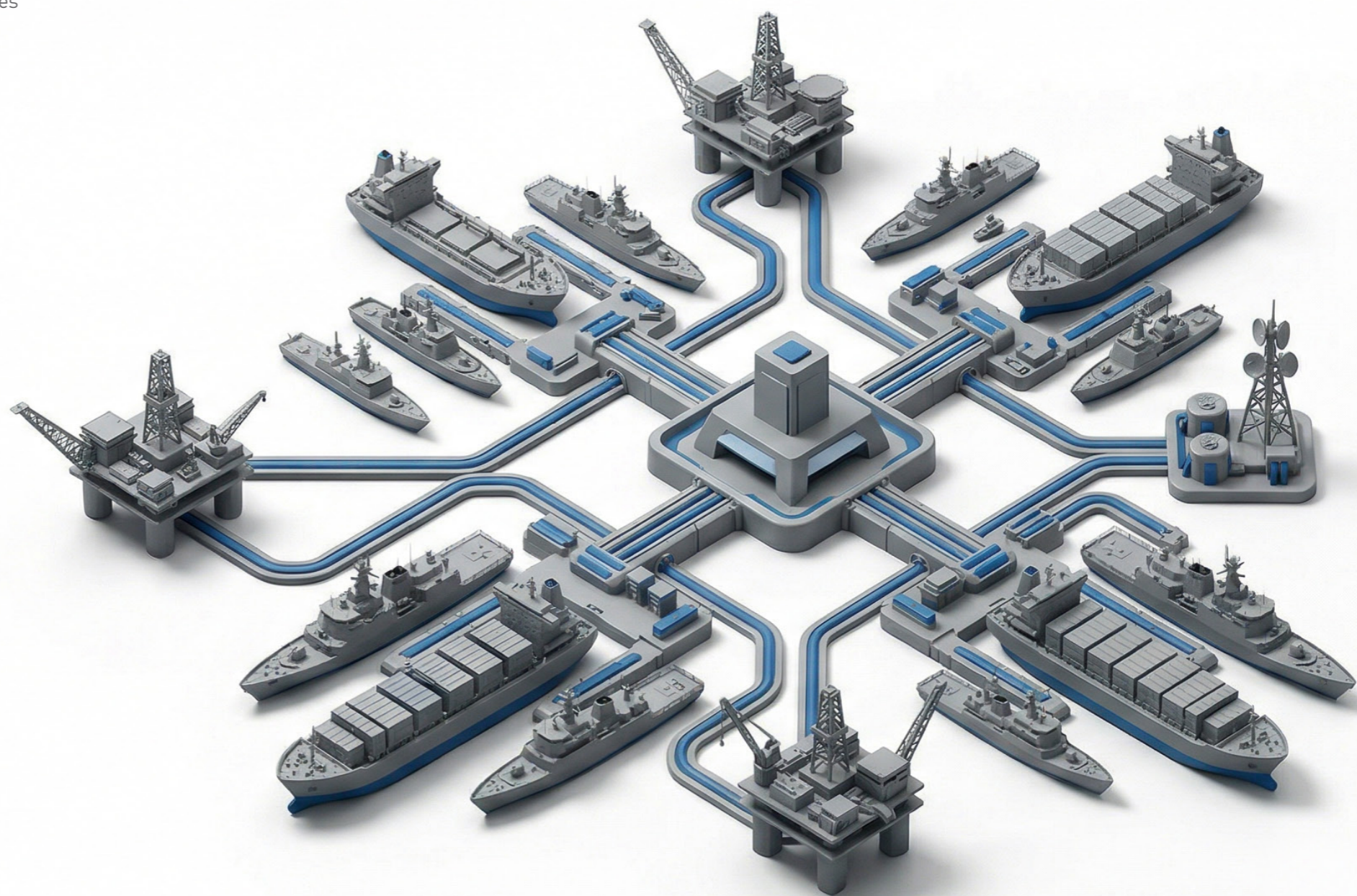
En este marco, Argentina enfrenta una disyuntiva entre el mantenimiento del statu quo y la adopción de una visión más amplia del poder marítimo. La ausencia de una política sostenida en materia de construcción naval, la discontinuidad de programas estratégicos y la falta de integración industrial limitan la capacidad de respuesta del país frente a un entorno que se vuelve cada vez más exigente. La soberanía marítima requiere no solo presencia efectiva, sino una articulación entre ciencia, industria y defensa que permita generar capacidades sostenibles. La complejidad del escenario internacional indica que la defensa del interés nacional no puede basarse exclusivamente en medios tradicionales, sino en una mirada que combine doctrina, tecnología, alianzas y desarrollo de infraestructura.

La competencia global también redefine la naturaleza del poder naval. La información se convierte en un recurso central, capaz de alterar la relación entre plataformas y operaciones. La proliferación de sensores, la interconexión de sistemas y la necesidad de procesar grandes volúmenes de datos en tiempo real establecen un entorno en el que la ventaja depende tanto del análisis como de la capacidad de fuego. Esto exige una cultura estratégica que incorpore la multidimensionalidad del combate moderno y que reconozca la importancia de la formación, la investigación y la interoperabilidad.

La evolución del escenario marítimo internacional demuestra que el poder naval sigue siendo un factor determinante en la política global. Las potencias que logran integrar doctrina, tecnología e industria definen los ritmos del sistema internacional. En el Indo-Pacífico, esa dinámica adopta la forma de una competencia abierta; en otras regiones, se manifiesta como influencia económica, presencia estratégica o cooperación militar. Para países como Argentina, comprender esta lógica es el primer paso para orientar su desarrollo naval y para diseñar políticas que aseguren la defensa eficaz de sus intereses marítimos.

**En un sistema internacional atravesado por la competencia naval, el desarrollo estratégico depende de integrar doctrina, tecnología e industria en una visión marítima sostenida.**

F\



## FORTÍN AUDIO

El ciberespacio ya es un campo de disputa estratégico. En este primer episodio de Fortín Audio, los especialistas Rodrigo Cárdenas Holick y Sebastián Zurutuza desmitifican la ciberdefensa y analizan cómo proteger los intereses vitales de la Nación en un mundo de "diseño inseguro".

Hacé clic y escuchá el primer episodio de Fortín Audio.

The logo for Fortín Audio, featuring a stylized audio waveform above the text "FORTÍN Audio". The word "FORTÍN" is in a bold, white, sans-serif font, and "Audio" is in a smaller, lighter font. A blue diagonal line separates the two words.

FORTÍN Audio

# LA ESTRATEGIA MARÍTIMA CHINA SITUACIÓN INDO-PACÍFICO

JORGE MALENA. DIRECTOR DEL COMITÉ DE ASUNTOS ASIÁTICOS (CARI)

**El ascenso de China como actor global es uno de los fenómenos más relevantes del sistema internacional contemporáneo. Comprender su evolución requiere analizar tres dimensiones interrelacionadas: su transformación interna, la redefinición de su estrategia marítima y el impacto regional.**

China muestra un proceso continuo en el que se combinan cambios estructurales y persistencias doctrinarias que permiten explicar la naturaleza de su actual proyección de poder, de su creciente presencia en distintas áreas del planeta, incluido el Atlántico Sur.

Tras la muerte de Mao Zedong, la llegada de Deng Xiaoping supuso un punto de inflexión. La reforma iniciada en 1978 instaló un modelo gradual de apertura económica, descentralización productiva y búsqueda de inserción internacional. Este camino se caracterizó por una consigna fundamental: mantener la estabilidad interna mientras se transformaba profundamente el aparato económico. Con el paso de las décadas, China se consolidó como un centro manufacturero mundial, incrementó su participación en el comercio global y se integró a las principales instituciones de gobernanza económica. Ese crecimiento modificó su relación con el entorno regional y global, y planteó nuevas demandas para su política exterior y su estrategia de defensa.



En el plano militar, la modernización de la Armada del Ejército Popular de Liberación tuvo una figura central: el almirante Liu Huaqing. Su aporte doctrinario redefinió la concepción marítima de China, que históricamente se había limitado a la defensa costera y carecía de una proyección oceánica significativa. Liu planteó un desarrollo en etapas: primero asegurar el control del mar cercano; luego extender la capacidad operativa hacia la primera cadena de islas; posteriormente avanzar hacia la segunda cadena; y, finalmente, contar con presencia en mares cada vez más distantes. Este pensamiento introdujo una lógica marítima que, con el tiempo, se materializó en la expansión de capacidades navales, en la adquisición de portaviones, en la mejora de la flota submarina y en la incorporación de sistemas de defensa que permiten a China influir en su entorno geográfico inmediato.

La relación entre economía y estrategia se vuelve evidente en la necesidad de proteger las rutas de abastecimiento que conectan a China con los mercados globales. El país es altamente dependiente del flujo constante de energía y materias primas, lo que convierte puntos críticos como el estrecho de Malaca en elementos centrales de su seguridad nacional. Esta vulnerabilidad impulsó la creación de una red de infraestructura portuaria y de apoyo logístico en lugares clave del océano Índico, conocida como el "collar de perlas". Estas instalaciones,

complementadas con la base en Yibuti, buscan asegurar las vías de comunicación marítima que permitan sostener el comercio exterior chino.

En paralelo, la Iniciativa de la Franja y la Ruta articuló un entramado de corredores terrestres y marítimos destinado a fortalecer la conectividad global y promover la infraestructura en países socios. Su componente marítimo refleja el interés chino por garantizar rutas estables y, a la vez, diversificar opciones logísticas. La articulación entre inversiones, financiamiento, comercio y presencia portuaria amplió considerablemente la influencia económica del país, generando una red de vínculos que se extiende por Asia, África, Europa y América Latina.

La modernización militar acompañó esta expansión. China incorporó unidades navales de mayor porte, desarrolló capacidades aeronavales y consolidó un sistema de negación de área capaz de limitar la presencia de actores externos en su entorno inmediato. Esto se observa en el estrecho de Taiwán, donde la tensión ha aumentado de manera sostenida, y en el mar de la China Meridional, donde se superponen reclamos territoriales, construcción de islas artificiales y despliegue de medios militares. En este contexto, la rivalidad con Estados Unidos se expresa tanto en el plano militar como en el económico y tecnológico, configurando un escenario de competencia estratégica que afecta a todas las regiones.



La proyección marítima china articula modernización naval, protección de rutas de abastecimiento e infraestructura portuaria global, integrando economía y estrategia para sostener su inserción y expansión internacional.

América Latina y el Atlántico Sur forman parte de este entramado. La presencia china en la región se intensificó mediante el comercio, la inversión y la cooperación en sectores como infraestructura, energía, tecnología y logística. La demanda de alimentos, minerales y productos primarios ha convertido a Sudamérica en un socio clave para el abastecimiento chino. En el ámbito marítimo, el Atlántico Sur se destaca por sus recursos pesqueros, por la importancia de sus rutas y por su proyección hacia la Antártida. La presencia de flotas pesqueras extranjeras en las proximidades de la Zona Económica Exclusiva argentina constituye un factor de atención permanente, en el que convergen intereses estratégicos, económicos y ambientales.

El análisis del ascenso chino plantea interrogantes sobre el futuro del orden internacional. La competencia entre China y Estados Unidos en distintos planos, comercial, tecnológico, diplomático y militar, crea un entorno donde los países deben comprender la dinámica global para orientar sus políticas exteriores. Para la Argentina, esto implica examinar cómo se articula la presencia china en el Atlántico Sur, qué oportunidades ofrece su crecimiento y qué desafíos plantea para la protección de los intereses nacionales.

China ha recorrido un camino que combina continuidad política, cambios económicos de gran escala, modernización militar y creciente inserción internacional. Su proyección marítima no es un fenómeno aislado, sino el resultado de un proceso histórico coherente. Entender esta trayectoria permite analizar las transformaciones del sistema internacional y sus efectos en regiones estratégicas como el Atlántico Sur, donde convergen intereses globales, recursos naturales y desafíos de gobernanza marítima.

**La trayectoria china muestra que su proyección marítima es el resultado de un proceso histórico coherente, con implicancias estratégicas crecientes para regiones clave como el Atlántico Sur.**

F\



# DESTRUCTOR ARA SARANDÍ



## Ficha Técnica

**Desplazamiento:** 3.600 toneladas a plena carga.

**Dimensiones:** Eslora: 125,9 metros - Manga: 14 metros - Calado: 5,8 metros.

**Propulsión:** COGOG; 2 turbinas a gas Olympus TM38, 60.000 HP; 2 turbinas a gas Tyne RM1C, 9.900 HP, 2 hélices.

**Velocidad:** 30,5 nudos (Olympus) y 20,5 nudos (Tyne).

**Autonomía:** 4.500 millas náuticas a 18 nudos.

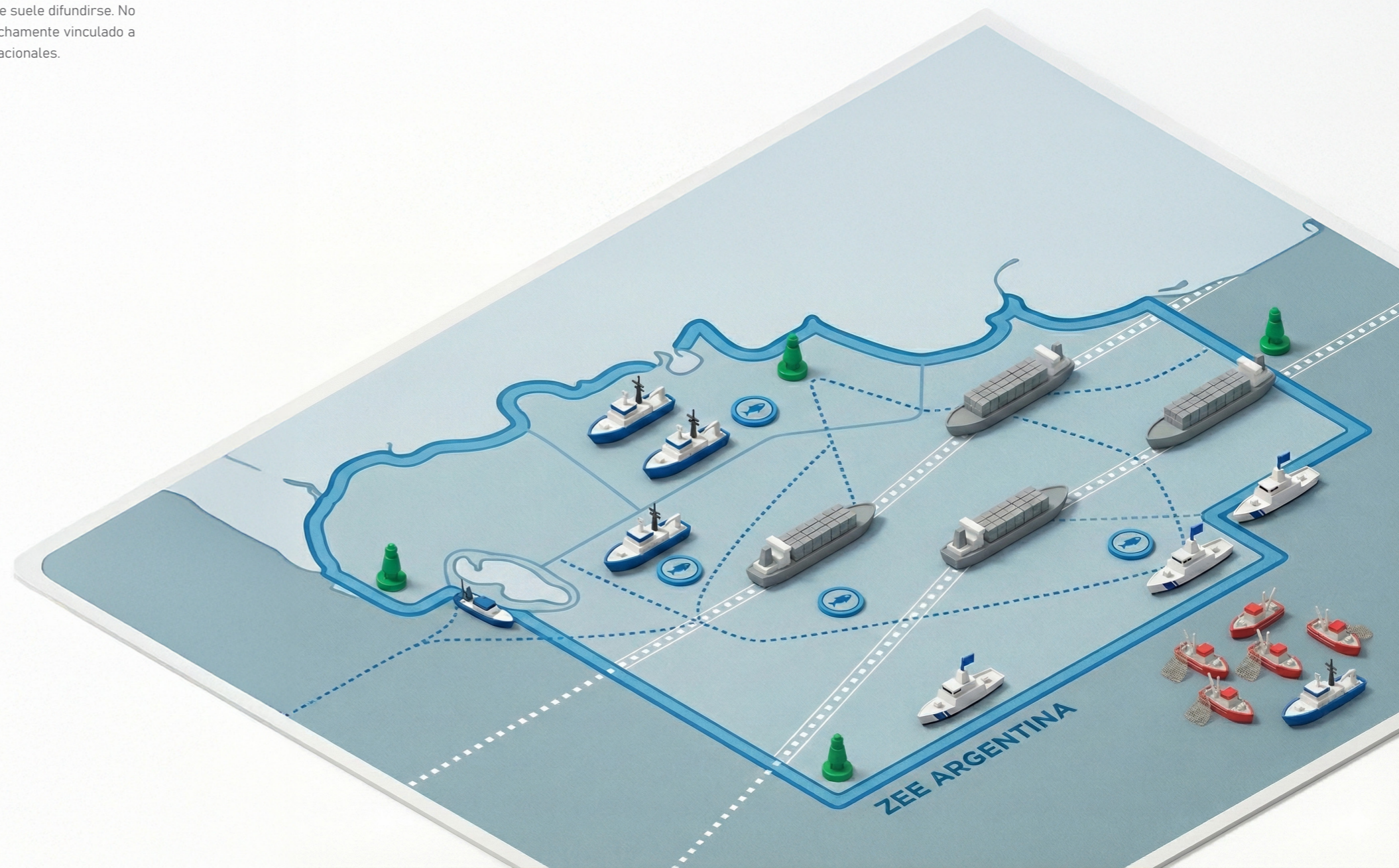
**Tripulación:** 200 tripulantes.

# ÁREA ADYACENTE A LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA. DESAFÍOS COMO ESTADO RIBEREÑO

JAVIER FIGUEROA. EMBAJADOR

Lejos de ser una frontera simple, el espacio marítimo adyacente a la Zona Económica Exclusiva argentina concentra dinámicas pesqueras, ambientales y geopolíticas de alta complejidad. Comprender su funcionamiento real resulta indispensable para diseñar políticas eficaces que articulen soberanía, sostenibilidad, control y cooperación internacional en el Atlántico Sur.

La expresión milla 201 se ha instalado con fuerza en el debate público, pero su simplicidad no siempre refleja la complejidad real del Atlántico Sur. La zona adyacente a la Zona Económica Exclusiva (ZEE) constituye un espacio donde convergen factores biológicos, económicos, tecnológicos y geopolíticos que requieren una interpretación más precisa que la que suele difundirse. No se trata de una línea abstracta, sino de un sector marítimo dinámico, estrechamente vinculado a la productividad de los ecosistemas y al accionar de múltiples flotas internacionales.




El área de mayor concentración de actividad pesquera más allá de la milla 200, se sitúa entre los paralelos 42° y 48° Sur. Allí opera una de las pesquerías más intensas del Atlántico Sur, entre las cuales la pesquería calamar *Illex argentinus* es la más significativa, representando alrededor del 75% de las capturas totales en el área adyacente. Este recurso no constituye una sola población, sino cuatro stocks diferenciados, con comportamientos migratorios y ambientales distintos. Uno de ellos se explota principalmente dentro de la ZEE argentina, otro aparece y desaparece según condiciones oceanográficas, y dos se desplazan hacia las islas Malvinas para desovar, dando lugar a una fuerte concentración de flotas durante esas etapas.

La actividad en el área adyacente genera en promedio unos 475 millones de dólares anuales, de los cuales aproximadamente 360 millones corresponden al calamar. Durante la última temporada operaron 469 buques, en su mayoría poteros: más de 230 chinos, 76 taiwaneses y 29 coreanos. Se suman a ellos arrastreros españoles y coreanos que actúan bajo ilegítimas licencias emitidas por las pretendidas autoridades en Malvinas, con vigencias que pueden alcanzar los 25 años. En los últimos años se advierte también un aumento de buques con banderas de conveniencia —Vanuatu, Panamá, Camerún o Angola—, generalmente vinculados a capitales privados de origen chino.

La presencia pesquera argentina más allá de la milla 200 continúa siendo reducida: si bien existen más de cien permisos para pesca de altura, solo trece buques nacionales operaron efectivamente en esa área la última temporada. Las razones son fundamentalmente económicas y operativas, dado que la rentabilidad es mayor dentro de la ZEE y que los costos logísticos de operar en alta mar resultan significativos para la flota local.

La presión de casi quinientos barcos sobre un espacio acotado genera impactos ambientales sobre algunos stocks, que muestran señales de deterioro —como el abadejo—. Aunque el calamar *Illex* registró una temporada excepcional dentro de la ZEE y fuera de ella, la situación en Malvinas con la pesquería de calamar *Loligo* es crítica. La misma debió cerrarse por segundo año consecutivo debido al riesgo de colapso, lo que anticipa un probable desplazamiento de barcos hacia el área adyacente. A ello se suma la dificultad para acceder a certificaciones internacionales de sostenibilidad, ya que la explotación de especies transzonales complica la trazabilidad y afecta el posicionamiento comercial de los productos argentinos. Asimismo, otro impacto ambiental asociado a estas flotas es la contaminación por generación de basura de las mismas.



La actividad pesquera más allá de la milla 200 concentra flotas extranjeras, altos valores económicos y presiones ambientales crecientes, en un contexto de limitada presencia nacional y complejas restricciones operativas y de soberanía.



La disputa de soberanía en el Atlántico Sur agrega otra limitación a nuestro accionar: la Argentina no puede impulsar una Organización Regional de Ordenamiento Pesquero sin comprometer su posición sobre Malvinas, ya que ello implicaría el reconocimiento del Reino Unido como Estado ribereño. Esta restricción condiciona la posibilidad de regulaciones multilaterales y obliga a recurrir a estrategias alternativas.

La percepción pública del problema también influye en la política. La idea de “centenares de barcos que ingresan a robar a la milla 201” no se corresponde con la dinámica real: la mayoría de las flotas opera fuera de la ZEE y solo se configura ilegalidad en casos puntuales o mediante artes de pesca que afectan recursos argentinos aún sin ingresar a aguas jurisdiccionales. Esta simplificación —ampliamente difundida— distorsiona la comprensión del fenómeno y dificulta la discusión de soluciones viables. Los esquemas de fiscalización, control y monitoreo por parte de la Armada, Comando Conjunto Marítimo, Prefectura y Subsecretaría de Pesca son efectivos y ejercen una importante disuasión.

La coordinación entre organismos como Armada, Prefectura, Cancillería, Pesca, Ambiente, Interior, INIDEP, entre otros que si bien convergen, no siempre se articulan eficazmente. En este contexto cobra relevancia el trabajo del Grupo Interministerial Área Adyacente, coordinado desde la Secretaría de Malvinas, Antártida, Política Oceánica y Atlántico Sur de la Cancillería, el cual fuera creado en 2024 para desarrollar una estrategia integral para la problemática de la pesca en el área adyacente y expandido para coordinar políticas vinculadas al Atlántico Sur. Asimismo, incorpora a CONAE e INVAP para fortalecer el monitoreo satelital, la integración de datos y el desarrollo de capacidades tecnológicas propias que permitan eficientizar las tareas de control.

Un aspecto abordado es la generación de normativa pesquera y ambiental en plataforma continental argentina, más allá de las 200 millas, toda vez que nuestro país tiene plenos derechos de soberanía sobre los recursos vivos marinos, de conformidad con el derecho internacional. Esto incluirá la protección de ecosistemas sensibles.

**Las restricciones derivadas de la disputa de soberanía, la percepción pública simplificada y la fragmentación institucional condicionan la regulación del área adyacente, pese a la existencia de capacidades de control y a avances recientes en coordinación interministerial y monitoreo tecnológico.**

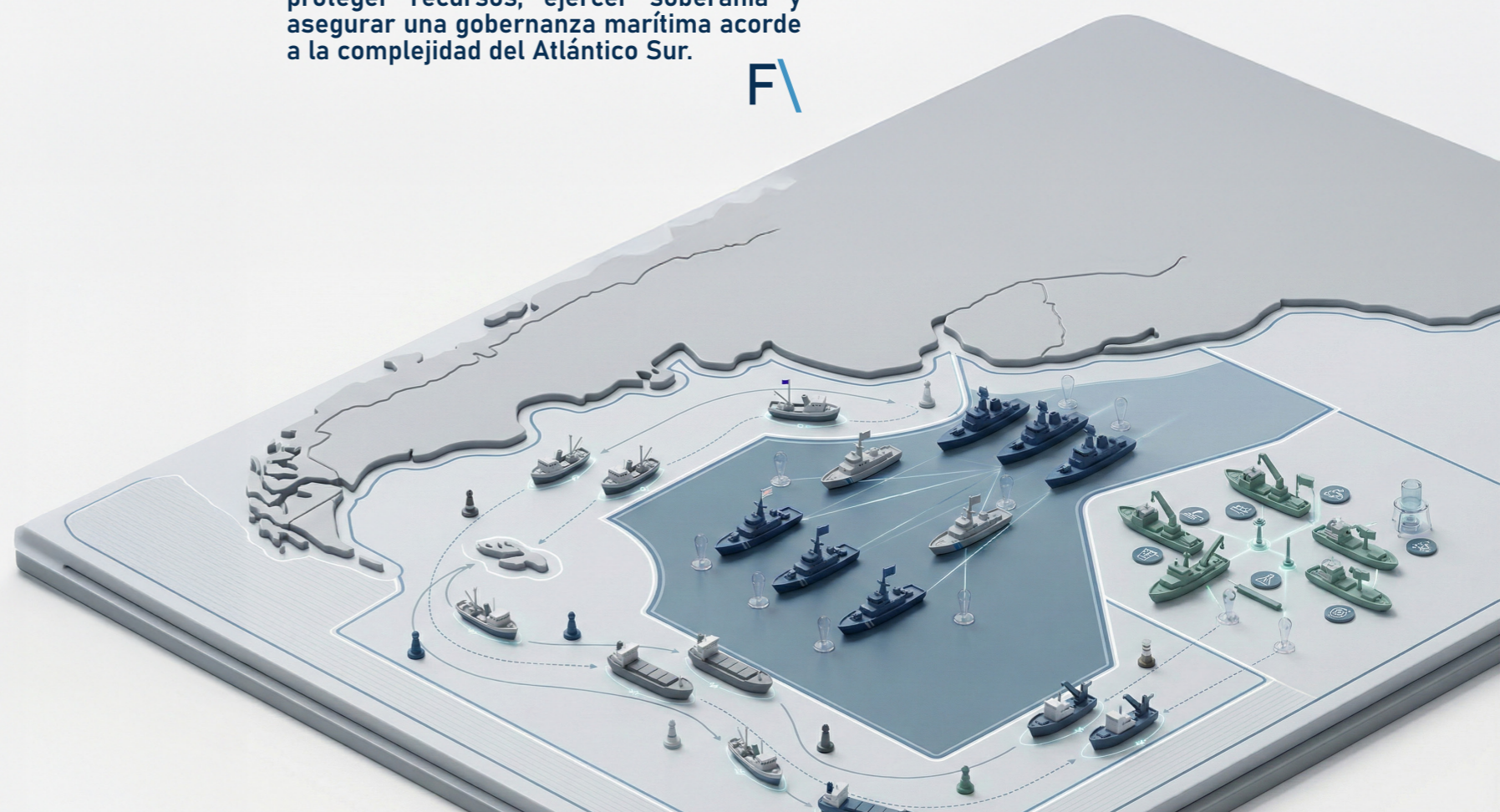
Argentina orienta su estrategia a promover acuerdos bilaterales con los principales países cuyas flotas operan en la zona —China, España y Corea—, privilegiando la cooperación científica, el intercambio de datos de esfuerzo pesquero, la identificación de buques y la fijación de parámetros de conducta.

Otra labor del grupo ha sido el análisis y evaluación de instrumentos internacionales relevantes para la temática, tales como el Acuerdo BBNJ y el Acuerdo del Estado Rector del Puerto, cuya adhesión fortalece la capacidad de negar acceso a embarcaciones con antecedentes de pesca ilegal y mejorar el control sobre las descargas. A esto se suma el acuerdo de la OMC sobre subsidios a la pesca, recientemente en vigor. Resulta destacable la firma por parte de China del precitado acuerdo, lo que denota algún matiz en su posición respecto a pesquerías en alta mar, lo que puede aumentar márgenes de maniobra propios.

El desafío del área adyacente exige una estrategia integral: mayor presencia nacional más allá de la milla 200, cooperación internacional, coordinación interinstitucional, inversión tecnológica y una comunicación pública precisa. El Atlántico Sur es un espacio donde confluyen intereses globales, disputas de soberanía, recursos estratégicos y dinámicas ambientales sensibles. Su gestión demanda políticas sostenidas y una visión de Estado acorde a la complejidad del escenario.

**Gestionar el área adyacente requiere una estrategia estatal sostenida que integre presencia, coordinación institucional, cooperación internacional y tecnología, para proteger recursos, ejercer soberanía y asegurar una gobernanza marítima acorde a la complejidad del Atlántico Sur.**

F\



## FRAGATA ARA LIBERTAD



### Ficha Técnica

**Desplazamiento:** 3.765 toneladas a plena carga.

**Dimensiones:** Eslora: 91,7 metros (Incluido el bauprés: 103,7 metros) - Manga: 14,31 metros - Calado 6,6 metros.

**Propulsión:** 2 motores Sulzer Diesel, 2.400 Hp. enclochados a un solo eje a través de un sistema Pomini, 1 hélice.

**Velocidad:** 13,5 nudos.

**Autonomía:** 12.000 millas náuticas a 8 nudos.

**Tripulación:** 200 tripulantes más 150 cadetes navales.

# EL ATLÁNTICO SUR EN DISPUTA. NOTAS PARA UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA ARGENTINA

ADOLFO KOUTOUDJIAN. PROFESOR DE GEOPOLÍTICA EN LA ESCUELA DE DEFENSA NACIONAL

**Las disputas globales devolvieron al mar un lugar central en la competencia estratégica entre Estados. Flotas, recursos, infraestructura crítica y ciencia se entrelazan en un escenario donde el Atlántico Sur emerge como espacio decisivo, obligando a la Argentina a repensar su presencia, capacidades y prioridades marítimas con una mirada de largo plazo.**

**E**l mar dejó de ser un borde para convertirse en un escenario central de la competencia global. La rivalidad entre Estados Unidos y las potencias euroasiáticas redefine rutas, recursos y tecnologías, y reposiciona a los espacios marítimos como plataformas decisivas de poder. En este marco, el Atlántico Sur —y la Argentina dentro de él— aparece más expuesto y más relevante que nunca.

El mapa actual muestra una tendencia clara: más flotas, más submarinos, más sensores, más infraestructura crítica bajo el agua. La tensión en estrechos y mares cerrados —del Báltico al Mar Negro— revela que las capacidades navales vuelven a ser un indicador de posición internacional. La Argentina observa estas transformaciones desde un lugar incómodo: con un litoral extenso, recursos crecientes y una presencia británica consolidada en Malvinas.



Esta situación revela un problema estructural. En episodios recientes, incidentes en el área austral obligaron a pedir asistencia a autoridades británicas. La escena es elocuente: sin medios propios, la soberanía se vuelve una enunciación débil. Lo mismo ocurre en el Río de la Plata, por donde circula casi todo el comercio exterior nacional. Dos canales concentran la totalidad del tránsito. Un incidente aislado puede afectar exportaciones, energía y abastecimiento.



El panorama se complejiza con la expansión energética. Vaca Muerta tendrá salida por el Golfo San Matías; los golfos Nuevo y San Jorge continúan siendo áreas críticas; el cableado submarino —infraestructura invisibilizada pero central— conecta al país con el resto del mundo. La pesca, dominada por el calamar del Sur, concentra intereses de Estados que operan al borde de la zona económica exclusiva. Cada uno de estos aspectos demanda vigilancia, tecnología y presencia efectiva.

La cooperación científica, especialmente la vinculada a la Antártida, es otro vector de disputa. Las investigaciones sobre clima, biodiversidad y recursos marinos refuerzan posiciones diplomáticas. En este sentido, el país posee capacidad profesional y experiencia acumulada, pero carece de la estructura moderna necesaria para sostener un ritmo operativo continuo.

**La expansión energética, la competencia pesquera y la cooperación científica exponen la necesidad de vigilancia, tecnología y capacidades operativas propias, en un contexto donde el retroceso naval argentino contrasta con el avance de otros actores regionales.**



El retroceso en capacidades navales y logísticas contrasta con el crecimiento acelerado de países vecinos, especialmente Brasil. Recuperar volumen no implica volver al pasado, sino pensar un sistema realista: formación profesional sólida, industria naval operativa, astilleros que funcionen y una política de reclutamiento que represente la dimensión marítima del país.

El Atlántico Sur reúne tensiones antiguas y desafíos nuevos. Ya en el pasado hubo fricciones con países de la región por el control de recursos o de corredores fluviales. Hoy, la explotación offshore, la protección ambiental, la vigilancia del espacio marítimo y la infraestructura polar son áreas donde se juega algo más que economía: se juega autonomía.

Las potencias lo entendieron hace tiempo. Estados Unidos sostiene una primacía naval basada en logística, flotas y capacidad de proyección. Rusia y China intentan compensar con submarinos, rutas alternativas y presencia en áreas clave. Ningún Estado relevante opera sin un componente marítimo fuerte. El mar es el espacio que conecta, protege y condiciona al territorio continental.

Para la Argentina, pensar una política marítima del siglo XXI implica ordenar prioridades:

- Garantizar presencia efectiva en áreas sensibles;
- Desarrollar tecnología asociada a zonas polares y fondos marinos;
- Proteger rutas críticas y nodos energéticos;
- Reconstruir una industria naval útil, no decorativa;
- Sostener una diplomacia capaz de articular ciencia, defensa y ambiente.

La pregunta por el financiamiento es inevitable, pero no puede bloquear la discusión. El país ya demostró en otros ámbitos —como la aviación militar— que, cuando decide avanzar, los recursos aparecen. Lo que falta no es voluntad técnica, sino decisión política sostenida en el tiempo.

El Atlántico Sur no es una zona marginal: es el espacio donde convergen comercio, energía, pesca, ciencia y defensa. Pensarlo como periferia es un error estratégico. La Argentina tiene historia, profesionales y conocimiento para recuperar presencia. Lo que se necesita ahora es continuidad: una política que sobreviva a los gobiernos y coloque el mar en el centro de la agenda nacional.

Quien no controla su mar, renuncia a decidir su futuro. En el Atlántico Sur, esa afirmación deja de ser una advertencia para convertirse en un diagnóstico.

**Recuperar protagonismo en el Atlántico Sur exige continuidad política, capacidades propias y una visión estratégica que integre defensa, desarrollo, ciencia e industria. El control del espacio marítimo no es una aspiración simbólica, sino una condición concreta para ejercer autonomía, proteger intereses vitales y decidir el rumbo futuro del país.**



## ROMPEHIELOS ARA ALMIRANTE IRIZAR



### Ficha Técnica

**Desplazamiento:** 3.600 toneladas a plena carga.

**Dimensiones:** Eslora: 125,9 metros - Manga: 14 metros - Calado: 5,8 metros.

**Propulsión:** COGOG; 2 turbinas a gas Olympus TM38, 60.000 HP; 2 turbinas a gas Tyne RM1C, 9.900 HP, 2 hélices.

**Velocidad:** 30,5 nudos (Olympus) y 20,5 nudos (Tyne).

**Autonomía:** 4.500 millas náuticas a 18 nudos.

**Tripulación:** 200 tripulantes.

## ESTRATEGIA MARÍTIMA Y GOBERNANZA DEL MAR

MÁXIMO PÉREZ LEÓN BARRETO. DIRECTOR DE ASUNTOS ESTRATÉGICOS FUNDACIÓN ARGENTINA GLOBAL

**La formulación de una estrategia marítima integral surge como respuesta a un entorno dinámico, incierto y fragmentado, donde tecnología, economía y gobernanza se entrelazan en torno a un recurso vital para el desarrollo.**

El estudio del entorno marítimo exige una comprensión clara de su complejidad, de la velocidad con que las transformaciones tecnológicas, económicas y ambientales alteran la manera en que los Estados se vinculan con el océano y que el mar es un recurso en sí mismo y por lo tanto un bien a proteger. Se justifica porque es un asunto estratégico a nivel nacional y global. Desde 2019 se ha trabajado en la formulación de una estrategia marítima que integre estos elementos y permita orientar políticas públicas capaces de generar desarrollo, previsibilidad y presencia efectiva. Ese proceso, realizado junto con instituciones académicas y organizaciones de la sociedad civil, evidenció la necesidad de contar con un instrumento estratégico moderno, integral, inteligente y adaptable, capaz de operar en un entorno altamente dinámico.

El punto de partida es reconocer que el mar constituye un espacio donde convergen múltiples intereses y donde la capacidad de gobernanza resulta li-

mitada. La jurisdicción de los Estados es restringida frente a la vastedad del océano, las prácticas cambian con rapidez y las normas suelen llegar tarde en relación con la innovación tecnológica. A ello se suma la incertidumbre creciente que atraviesa todos los ámbitos vinculados al entorno marítimo. Por estas razones, pensar políticas públicas para el entorno marítimo supone identificar riesgos, anticipar transformaciones y definir herramientas flexibles orientadas a mejorar la vida de las personas mediante un mejor aprovechamiento de los recursos y oportunidades que ofrece el océano.






**El entorno marítimo, atravesado por innovación tecnológica, explotación de nuevos recursos e infraestructura crítica global, exige concebir al mar como un bien estratégico a proteger y gestionar de manera integral.**

El marco conceptual se apoya en tres nociones básicas. La estrategia se entiende como la capacidad de crear y emplear poder para ampliar las opciones futuras; el riesgo, siguiendo las normas internacionales, como el efecto de la incertidumbre sobre los objetivos; y el entorno marítimo como la interacción permanente entre el mar y la tierra. Las decisiones que lo afectan se toman desde el territorio emergido. A esto se suman los componentes del ambiente marítimo, la gobernanza, la economía azul, la seguridad y la protección, que permiten comprender el alcance de las actividades que se desarrollan en el espacio oceánico.

El mar es un bien a proteger, es vital para el desarrollo humano. Su dinámica actual puede explicarse a partir de la interacción entre nuevas tecnologías que permiten identificar y explotar nuevos recursos y dan lugar a nuevas prácticas. La capacidad de decodificar y el ADN de especies marinas que viven en condiciones extremas sin luz ni oxígeno, de transmitir imágenes en tiempo real desde profundidades extremas, de perforar miles de metros por debajo del lecho marino o explorar recursos antes inaccesibles modifica tanto la actividad económica como las responsabilidades privadas y estatales. En paralelo, la infraestructura crítica de cables submarinos sostiene casi la totalidad del tráfico mundial de internet, mientras que el comercio marítimo moviliza cerca del 90% del comercio global. Los puntos de estrangulamiento —como Suez, Panamá, Malaca o Gibraltar— están expuestos a amenazas que producen variaciones diarias de tránsito, afectando rutas, costos y tiempos logísticos en todo el planeta.



La complejidad del entorno marítimo argentino y la multiplicidad de actores involucrados hacen indispensable una estrategia que articule gobernanza, desarrollo, seguridad y protección ambiental.

En el caso argentino, el análisis incorpora el intenso esfuerzo pesquero dentro y fuera de la Zona Económica Exclusiva, la presencia de plataformas de hidrocarburos costa afuera que aportan una parte sustancial del gas utilizado en el país y otras en exploración, el incipiente desarrollo de energías oceánicas y el avance de la biotecnología marina a escala internacional. El turismo costero y antártico, así como las actividades deportivas y recreativas, forman parte de un entramado que influye directamente en la economía y en la calidad ambiental. A nivel global, las actividades marítimas representan aproximadamente el séptimo PBI y se distribuyen entre el transporte, la explotación de recursos y las industrias asociadas.

El entramado institucional argentino añade un nivel de complejidad considerable. La gestión del entorno marítimo involucra a múltiples organismos nacionales, provinciales y municipales, junto con consejos federales, entidades interjurisdiccionales, puertos,

sindicatos, cámaras empresariales, organizaciones civiles, instituciones científicas y universidades a los que se agregan los poderes legislativos y judicial. Esta multiplicidad de actores fragmentados exige mecanismos de coordinación que permitan crear conocimiento común compartido, evitar superposiciones, mejorar la toma de decisiones y optimizar el uso de recursos.

La estrategia propuesta parte de reconocer cuatro campos prioritarios: la salud del mar, el desarrollo económico, la seguridad humana y la seguridad nacional e internacional. A partir de ellos se formuló el fin de la estrategia: asegurar el desarrollo de los intereses nacionales en el entorno marítimo asegurando los medios que garanticen un entorno pacífico, estable, sostenible, seguro y protegido. De este propósito derivan objetivos concretos destinados a fortalecer la gobernanza, promover una economía azul responsable, preservar el ambiente y promover el desarrollo humano en relación con el mar.

La agenda requiere atender cinco áreas: la transición en el poder marítimo global, la actualización normativa, la comprensión del entorno marítimo como un sistema liminal de lo jurisdiccional a lo común global, el riesgo político y la evolución de los patrones de cooperación internacional. Para avanzar en estos puntos se propone una secuencia que parte de centralizar el conocimiento existente mediante un centro de fusión de información, desarrollar la planificación espacial marítima y costera, analizar de los riesgos y desarrollar una estrategia marítima nacional integral que reúna las líneas de acción como políticas públicas. La estrategia permitirá coordinar las funciones de las organizaciones existentes sin crear estructuras adicionales, fortaleciendo las ya existentes.

Podemos pensar el modelo organizativo y el espíritu estratégico deseado a partir de la figura del Pulpo: un organismo capaz de operar en ecosistemas complejos con tentáculos autónomos, sensibles y coordinados, preparado para adaptarse con rapidez e inteligencia a un entorno que cambia de manera constante.

**Concebir el mar como un sistema estratégico integrado supone asumir su complejidad, anticipar riesgos y articular capacidades estatales y sociales. Una estrategia marítima nacional flexible y moderna permite transformar ese desafío en desarrollo sostenible, gobernanza efectiva y mayor presencia en un entorno oceánico cada vez más disputado.**

F\



# FRAGATA ARA SARMIENTO



## Ficha Técnica

**Eslora:** 85,5 metros.

**Manga:** 13,32 metros.

**Puntal:** 7,55 metros.

**Calado medio:** 18 pies.

**Desplazamiento con combustible completo:** 2.733 toneladas.

**Velocidad máxima:** 13 nudos.

**Velocidad económica:** 6 nudos.

**Tripulación:** 31 oficiales, 275 tripulantes y aprox 40 cadetes.

## EL PODER NAVAL ARGENTINO. UNA FUERZA AL SERVICIO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS DE LA NACIÓN

CLVGM (R) RICARDO ALESSANDRINI. DIRECTOR ACADÉMICO DE LA SDIE Y DIRECTOR DEL OBSERVATORIO DEL ATLÁNTICO SUR

**La comprensión del poder naval argentino exige distinguirlo del poder marítimo y situarlo dentro de un entramado más amplio de intereses estratégicos, económicos, ambientales y de seguridad que definen la relación del país con el mar.**

**E**l poder naval argentino forma parte de un conjunto más amplio de capacidades vinculadas con los intereses marítimos nacionales y se relaciona tanto con la proyección de fuerza como con el desarrollo, la seguridad y la actividad que el país sostiene en el mar. La noción de poder naval y la de poder marítimo no deben confundirse: la primera refiere a los atributos militares —disuasivos y cinéticos— que permiten actuar en el ámbito marítimo, mientras que la segunda abarca un concepto más amplio, que integra la industria naval, la marina mercante, la pesca, la ciencia, la investigación y todas las actividades económicas y logísticas vinculadas con el mar. Esta distinción, adoptada en ámbitos académicos contemporáneos y desarrollada por autores como Ian Speller, permite comprender cómo interactúan los distintos elementos que configuran la presencia efectiva de un Estado en el espacio marítimo.

Los intereses marítimos constituyen los factores valorativos de bienes, ac-

tividades y recursos que se desarrollan en el mar y desde el mar, y que son necesarios para el crecimiento y la prosperidad nacional. Esta tradición conceptual, presente en el pensamiento del vice almirante Segundo Storni y retomada por diversos autores contemporáneos, integra tanto los componentes duros —como la capacidad militar y los recursos naturales— como aquellos vinculados con la infraestructura, la ciencia, la tecnología, las comunicaciones y el transporte marítimo.






La evolución histórica del poder naval muestra distintos períodos. Durante la Edad Moderna, el poder naval se manifestó a través de buques de vela y cascos de madera, que dominaron los siglos XV al XVIII. Con la industrialización surgieron buques de hierro y acero propulsados a vapor, lo que transformó el equilibrio naval desde el siglo XIX en adelante. Durante el siglo XX, el desarrollo de sistemas de armas, sensores, acorazados, portaaviones, submarinos y aviación naval definió un modelo tecnológico que rigió hasta el comienzo del siglo XXI. En la actualidad, la velocidad del avance tecnológico plantea escenarios tan dinámicos que resulta difícil prever cómo se desarrollaría un conflicto naval entre potencias con grandes grupos de batalla, dada la magnitud de las capacidades emergentes.

El análisis de los intereses marítimos requiere considerar cuatro tendencias globales que han moldeado la actividad en el mar durante los últimos tres siglos: el aumento demográfico, la revolución tecnológica, el impacto ambiental y la globalización. El crecimiento acelerado de la población mundial, que pasó de mil millones de habitantes en 1800 a más de ocho mil millones en la actualidad, se vinculó con mejoras sanitarias, productivas y urbanas, pero también generó presiones sobre los recursos y sobre el ambiente. La revolución industrial amplió las capacidades humanas para producir, mecanizar y transportar, pero incrementó la emisión de gases de efecto invernadero, contribuyendo al cambio climático y a la degradación ambiental. La globalización consolidó la interconexión económica, acelerando el intercambio y la comunicación entre pueblos y regiones.

**La evolución tecnológica y las macrotendencias globales redefinieron la actividad marítima, ampliando jurisdicciones, intensificando el tráfico y profundizando la competencia por recursos y bienes comunes.**

Estas macro tendencias incidieron directamente en las dinámicas marítimas: aumento del tráfico mercante, ampliación de las jurisdicciones marítimas mediante la delimitación de la plataforma continental, desplazamiento de la exploración y explotación de hidrocarburos hacia áreas oceánicas, mayores riesgos para la seguridad de la navegación y la vida en el mar, expansión de actividades ilícitas y consolidación de competencias por los recursos naturales y por los bienes comunes globales. La explotación pesquera, la búsqueda de recursos minerales, la protección de la biodiversidad, la contaminación y el cambio climático conforman hoy un entramado complejo en el cual se entrelazan intereses políticos, económicos, ambientales y estratégicos.

Los intereses marítimos argentinos abarcan dimensiones geográficas, económicas, ambientales y estratégicas. Incluyen la integridad territorial vinculada con las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur; la actividad en torno a la Antártida; las líneas de comunicación marítima; la marina mercante; los recursos vivos y no vivos; la biodiversidad; la sustentabilidad ambiental; y los desafíos vinculados con la seguridad y la vigilancia del espacio marítimo. La cuestión de Malvinas se mantuvo durante décadas como un conflicto de soberanía reconocido por las Naciones Unidas, con un período de negociaciones entre 1966 y 1982. Tras el conflicto armado, el Reino Unido consolidó una presencia militar permanente en el archipiélago, lo que modificó sustancialmente el equilibrio estratégico en el Atlántico Sur.



Los intereses marítimos argentinos integran dimensiones territoriales, económicas y ambientales, atravesadas por la cuestión Malvinas, la Antártida y la necesidad de proteger recursos, rutas y soberanía en el Atlántico Sur.

En el caso del sector antártico, la reclamación argentina se encuentra suspendida por el artículo 4 del Tratado Antártico. Aunque el país sostiene derechos históricos, no puede oponerse a la presencia de otros Estados dentro del área reclamada siempre que sus actividades se ajusten a los fines pacíficos y científicos establecidos por el tratado. Los demás intereses marítimos se relacionan con la protección de los recursos pesqueros, la investigación científica, las rutas marítimas, la contaminación, la seguridad de la navegación y las nuevas discusiones internacionales sobre biodiversidad en áreas fuera de la jurisdicción nacional.

La Armada Argentina actúa en este marco a través de instrumentos de poder naval y de mecanismos de cooperación internacional, que incluyen acuerdos bilaterales y multilaterales, reuniones de Estado Mayor, ejercicios combinados y programas de intercambio profesional. Asimismo, participa en iniciativas científicas y ambientales, como Pampa Azul y las áreas marinas protegidas, y opera mediante el Servicio de Hidrografía Naval, entidad con larga trayectoria en el desarrollo de infraestructura y sistemas para la seguridad marítima.



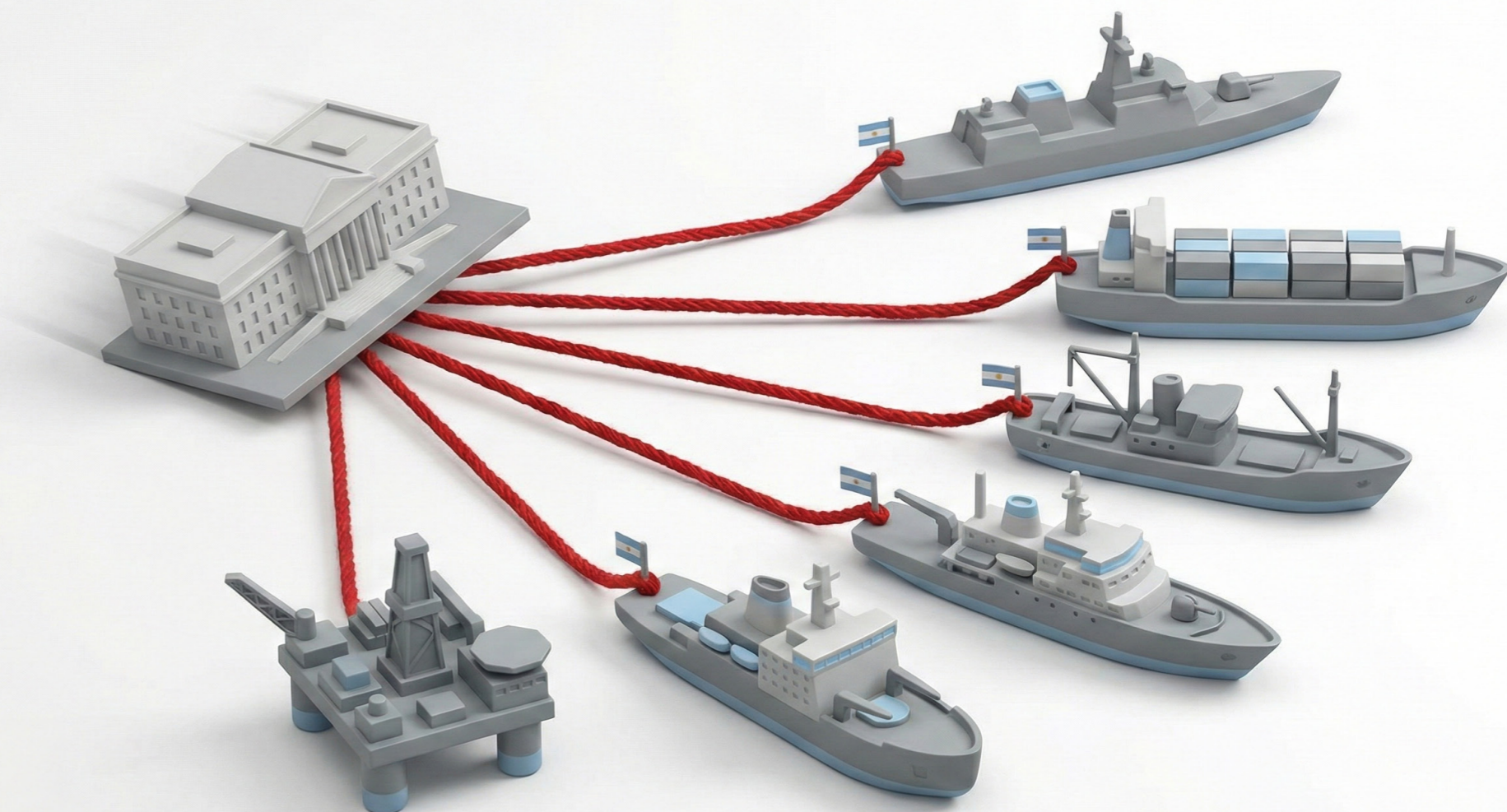
La actuación de la Armada Argentina combina instrumentos de poder naval, cooperación internacional, investigación científica y control del espacio marítimo para sostener la seguridad y la gobernanza del mar.

El control y la vigilancia del mar requieren esfuerzos significativos. Mantener presencia permanente en áreas extensas implica grandes demandas de personal, material y recursos. La Argentina cuenta con un territorio marítimo que supera los dieciséis millones de kilómetros cuadrados si se consideran el espacio continental, las áreas insulares y las zonas bajo reclamación, lo que plantea desafíos de magnitud en vigilancia, patrullaje y control. La creación del Comando Conjunto Marítimo, junto con el monitoreo permanente ejercido por la Armada y la coordinación regional con países del Atlántico Sur, constituyen avances relevantes en este sentido.

El análisis elaborado desde el Centro de Estudios Estratégicos de la Universidad de la Defensa permitió identificar cinco conjuntos geopolíticos del Mar Argentino: el área focal de comercio vinculada con la hidrovía y los puertos bonaerenses; la frontera marítima, concebida como un límite dinámico entre jurisdicción argentina y aguas internacionales; el complejo geopolítico de Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, caracterizado por restricciones estratégicas; el área austral, considerada de alta sensibilidad; y la Antártida, cuyo equilibrio normativo podría verse tensionado hacia 2048 por las reglas de revisión del Protocolo de Madrid. Estos conjuntos muestran cómo la extensión del espacio marítimo argentino implica distintos niveles de interés, riesgo y proyección estatal.

El futuro del poder naval argentino se encuentra condicionado por la aceleración tecnológica global y por la necesidad de asegurar valores vitales en el mar. Para responder a estos desafíos se requiere alcanzar un poder disuasivo suficiente y activo, basado tanto en capacidades materiales como en la articulación institucional y la cooperación internacional. La disuasión y la acción son elementos complementarios en un entorno estratégico donde el control de los recursos, la protección del territorio y la seguridad de las rutas marítimas adquieren creciente importancia. La preservación de los intereses marítimos, en este marco, demanda continuidad, inversión, planificación y un compromiso sostenido con una visión de largo plazo sobre el Atlántico Sur y la inserción marítima del país.

**La protección de los intereses marítimos argentinos demanda un poder naval disuasivo y activo, articulado con capacidades científicas, productivas y de cooperación internacional. Solo mediante continuidad, inversión y planificación estratégica sostenida será posible asegurar soberanía, recursos y presencia efectiva en el Atlántico Sur, en un entorno marítimo cada vez más complejo y competitivo.**



## PATRULLERO OCEÁNICO ARA BOUCHARD



### Ficha Técnica

**Desplazamiento:** 1.650 toneladas.

**Dimensiones:** Eslora 87 metros - Manga: 13,6 metros - Calado: 3,8 metros.

**Propulsión:** 2 motores propulsores de 4 tiempos ABC 12V DZC (potencia nominal 3000 Kw); 2 cajas reductoras, cada una conduciendo una hélice de paso controlable (CPP) a través de su correspondiente línea de ejes.

**Velocidad:** 21 nudos.

**Autonomía:** 7.500 millas náuticas a 12 nudos.

**Tripulación:** 39 tripulantes.

# LA HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY. INTEGRACIÓN REGIONAL, COMERCIO Y SEGURIDAD ESTRATÉGICA

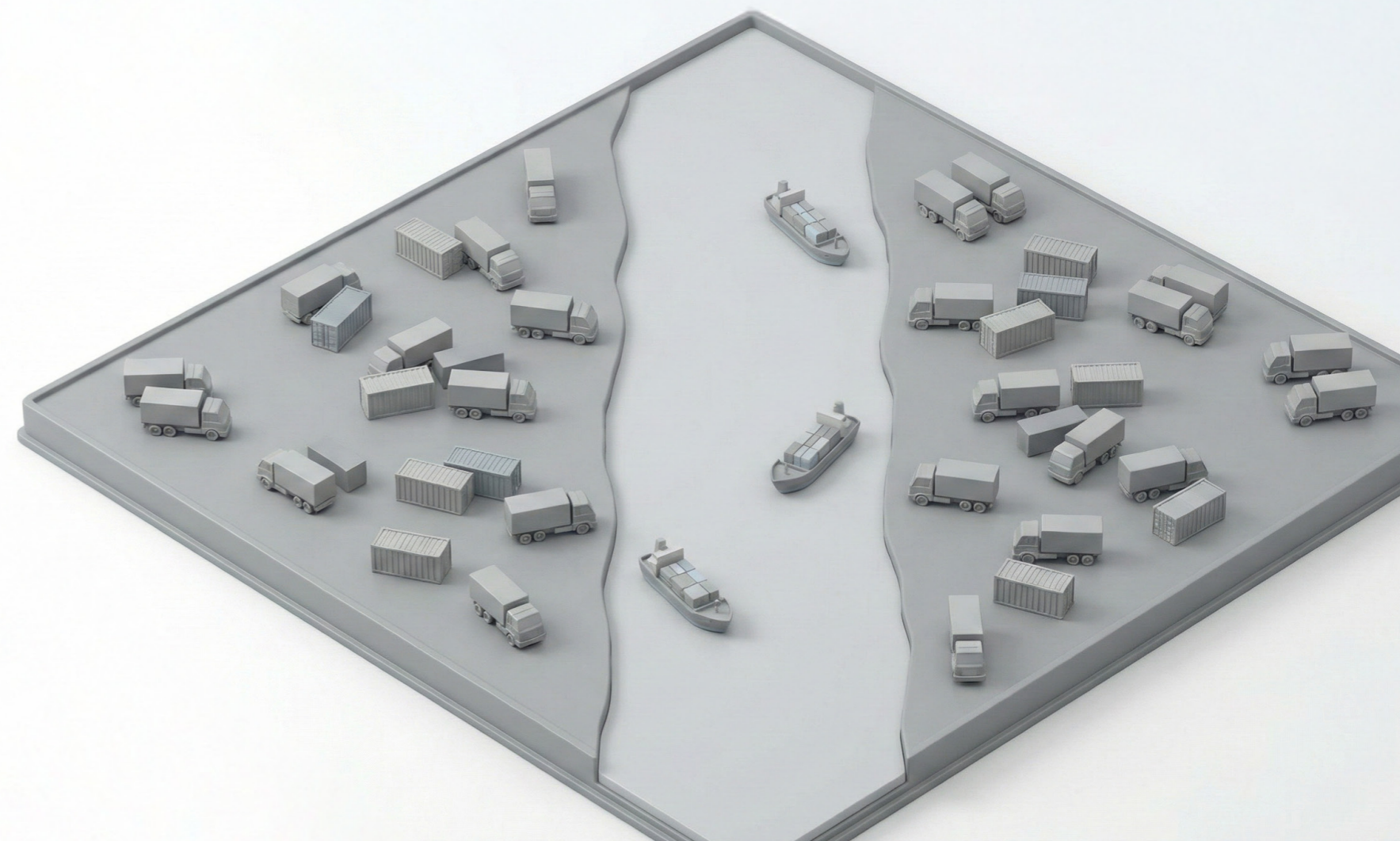
ESTEBAN M. MARTINEZ. ASESOR DE LA ARMADA ARGENTINA

**La Hidrovía Paraná-Paraguay se consolida como una infraestructura clave para la integración regional, el comercio internacional y la seguridad económica, articulando intereses productivos, logísticos y estratégicos de cinco países de América del Sur.**

La Hidrovía Paraná-Paraguay constituye uno de los sistemas fluviales estratégicos más relevantes de América del Sur. Su importancia surge de la integración natural que ofrece a los cinco países que atraviesa y de su papel central en el desarrollo económico y logístico de la región. La Cuenca del Plata, de la cual la hidrovía es su eje navegable principal, abarca más de tres millones de kilómetros cuadrados y concentra alrededor del setenta por ciento del producto bruto combinado de los países que la integran, además de gran parte de su población, su infraestructura energética y sus principales centros productivos.

La hidrovía se distingue por su carácter natural. A diferencia de otros sistemas del mundo, no requiere obras de grandes dimensiones para garantizar la navegación, lo que le otorga condiciones de operación estables y un potencial logístico excepcional. Se extiende desde Cáceres, en el estado brasileño de Mato Grosso, hasta Nueva Palmira en Uruguay, articulando un corredor de alta capacidad para el transporte de cargas. Su relevancia se expresa en los más de cien millones de toneladas que circulan cada año, en el movimiento de contenedores y en su participación en el comercio global de proteína vegetal, del cual la región aporta cerca del cuarenta por ciento.

Para la Argentina, la hidrovía representa la vía fundamental de salida y entrada de mercancías, concentrando alrededor del ochenta por ciento de las exportaciones y el noventa por ciento de las importaciones. La mayor parte de esta actividad converge en el nodo industrial y agroexportador del Gran Rosario. Para Paraguay y Bolivia, ambos países sin litoral marítimo, el corredor es indispensable para garantizar el acceso a los mercados mundiales. En el caso de Brasil, la relevancia se vincula a las zonas productivas del sur y al potencial crecimiento de la producción agrícola de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul, mientras que Uruguay encuentra en la hidrovía una plataforma para el tránsito y la complementación portuaria a través de su régimen de puertos libres.



La articulación institucional de la hidrovía se inscribe en el proceso de integración de la Cuenca del Plata. El Tratado de 1969 estableció los criterios básicos de cooperación y, veinte años después, se incorporó formalmente el proyecto de hidrovía mediante la reunión de cancilleres de 1989. El Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra define las normas que rigen la navegación y el transporte de cargas, y su funcionamiento está a cargo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía y de un órgano técnico.

Desde el punto de vista operativo y económico, el transporte fluvial presenta ventajas claras frente a los modos terrestre y ferroviario. Una barcaza puede transportar el equivalente a cuarenta vagones ferroviarios o a ochenta camiones, con un costo por tonelada significativamente inferior y con menor impacto ambiental. Esto explica el crecimiento sostenido de la flota regional y la consolidación de la hidrovía como corredor logístico para granos, minerales, combustibles y contenedores.



La Hidrovía Paraná-Paraguay se apoya en un marco institucional de cooperación regional, ventajas operativas del transporte fluvial y enfoques nacionales diversos, que la convierten en una infraestructura crítica para el desarrollo y la seguridad económica.



La importancia estratégica otorgada a la hidrovía varía según cada país. Bolivia procura consolidar un acceso soberano al Atlántico a través del canal Tamengo y del puerto Busch, en un proceso influido por las restricciones históricas derivadas de su relación con Chile y por fallos internacionales recientes. Paraguay estructura gran parte de su identidad económica y logística sobre la hidrovía, operando una de las flotas fluviales más grandes del mundo. Uruguay complementa su sistema portuario mediante transbordos y servicios asociados. Brasil vincula su interés a la expansión productiva del oeste y al desarrollo de corredores bioceánicos. Para la Argentina, la hidrovía es la infraestructura central de su comercio exterior y un elemento crítico de su seguridad económica.

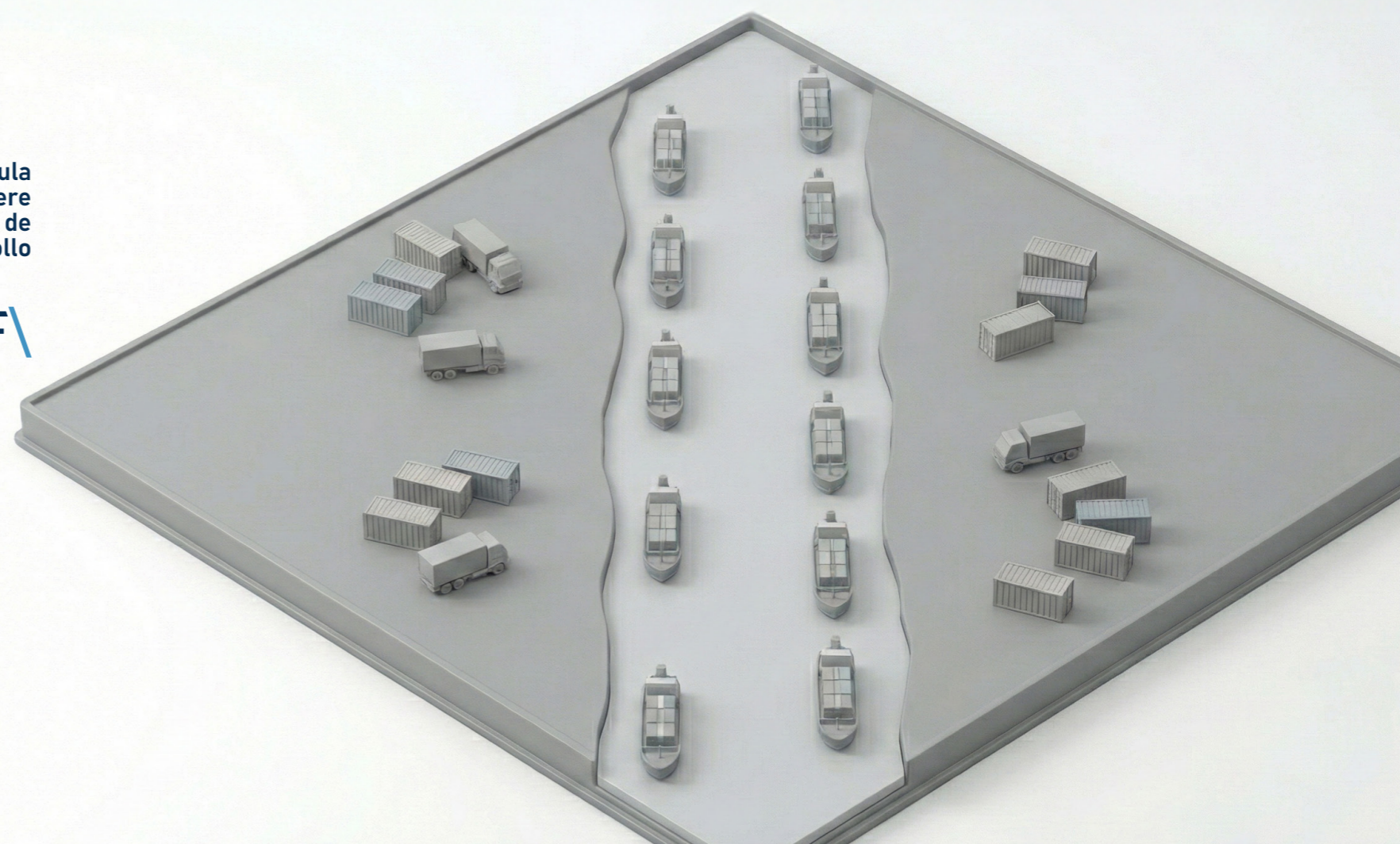
La dimensión de la defensa adquiere un lugar destacado en este contexto. La hidrovía integra un conjunto de infraestructuras críticas —puertos, rutas, ferrocarriles, centrales, represas— cuyo funcionamiento resulta esencial para la estabilidad económica y social del país. La presencia de la Armada se organiza a través del Área Naval Fluvial, con asiento en Zárate, y comprende vigilancia, control del tránsito, apoyo humanitario, coordinación interagencial, protección de infraestructuras y participación en ejercicios combinados. Los medios asignados —el patrullero King, los buques multipropósito Ciudad de Rosario y Ciudad de Zárate y la lancha Río Santiago— permiten sostener estas tareas en forma permanente.

Los ejercicios conjuntos e interagenciales refuerzan la capacidad de respuesta del sistema. El ejercicio ACRUX contribuye a mejorar la interoperabilidad en operaciones fluviales con países vecinos, mientras que el ejercicio Candú se orienta a la protección de instalaciones nucleares en coordinación con fuerzas armadas y de seguridad. Estas actividades, junto con las tareas de patrullaje, asistencia y presencia estatal, consolidan una postura de control y protección adecuada al valor económico y estratégico de la hidrovía.

Este canal navegable es, al mismo tiempo, una vía navegable, un corredor de comercio internacional, un espacio geopolítico sensible y una infraestructura crítica para los cinco países que la comparten. Su aprovechamiento requiere políticas sostenidas, cooperación regional y un marco institucional capaz de acompañar el crecimiento económico y garantizar la seguridad operativa del corredor. La articulación entre actores civiles, organismos técnicos y fuerzas armadas resulta fundamental para asegurar su funcionamiento y para resguardar un sistema que sostiene gran parte del desarrollo de la región.

**Su valor excede la función logística: este corredor fluvial sostiene economías, articula territorios y concentra intereses estratégicos. Garantizar su funcionamiento requiere políticas de largo plazo, cooperación regional efectiva y una presencia estatal capaz de proteger infraestructuras críticas, asegurar la navegación y acompañar el desarrollo sostenido de la Cuenca del Plata.**

F\



# BUQUE OCEANOGRÁFICO ARA PUERTO DESEADO



## Ficha Técnica

**Eslora:** 76,8m

**Calado:** 3,5m

**Desplazamiento:** 12.000 millas náuticas

**Propulsión:** Sistemas diésel-eléctricos.

**Tripulación de la Armada:** Personal especializado en navegación y operación de buques de la Armada Argentina.

**Personal Científico:** Cuenta con laboratorios a bordo y alojamiento para investigadores del CONICET y otras instituciones científicas.




En este sentido, resulta fundamental adoptar una metodología que contribuya a visibilizar las interacciones entre los distintos campos que conforman la estrategia marítima. Tres elementos resultan centrales para esta tarea. En primer lugar, es necesario reconocer que las políticas marítimas integran una agenda multidimensional en la que la defensa, la seguridad, la ciencia, el ambiente, la producción y la política exterior forman parte de un mismo entramado. En segundo término, se precisa desarrollar capacidades que permitan coordinar esas dimensiones y transformarlas en acción estratégica. Finalmente, es necesario consolidar un sistema de toma de decisiones basado en información fehaciente, actualizada y compartida entre los organismos responsables del gobierno del entorno marítimo, este debe reflejar los intereses de los actores no gubernamentales destinatarios de las políticas.

El abordaje integral y la acción coordinada permitirán generar conocimiento común, fortalecer la conciencia sobre la importancia y la dinámica del entorno marítimo y reducir la fragmentación de la decisiones para mejorar la gobernanza. Resulta necesario integrar y fusionar la información vinculada al entorno marítimo a fin de proteger y mejorar la calidad del proceso de toma de decisiones. De este modo, las operaciones militares y de seguridad, la investigación científica, el ordenamiento pesquero y las misiones diplomáticas y de conservación se articulan en un conjunto coherente que refleja los objetivos del Estado. En el entorno marítimo confluyen variables políticas, económicas y tecnológicas que inciden directamente en la prosperidad y la seguridad del país.

La fusión de información permite adoptar decisiones sobre lo contingente y sostener una perspectiva estratégica clara. Los desarrollos científicos, la regulación internacional, las capacidades tecnológicas y la infraestructura logística condicionan las posibilidades del país para proyectar sus intereses y proteger sus recursos. Por ello, resulta indispensable fortalecer la producción de conocimiento, optimizar los sistemas de información y consolidar capacidades específicas en las áreas estatales vinculadas al mar. Estos elementos facilitan la comprensión de tendencias globales, la anticipación de escenarios y la planificación de políticas coherentes con una visión de largo plazo.

El desarrollo y la aplicación de una estrategia marítima integral dependen, en gran medida, de la coordinación interagencial. La experiencia demuestra que, cuando las instituciones carecen de un marco conceptual compartido, las políticas tienden a superponerse, duplicarse o incluso contradecirse. Avanzar hacia un esquema más efectivo exige generar espacios de diálogo permanente, procedimientos estables y mecanismos de articulación que permitan al Estado actuar de manera coherente frente a escenarios complejos, cambios geopolíticos, delitos internacionales y nuevas prácticas dudosas o riesgosas para los intereses nacionales.

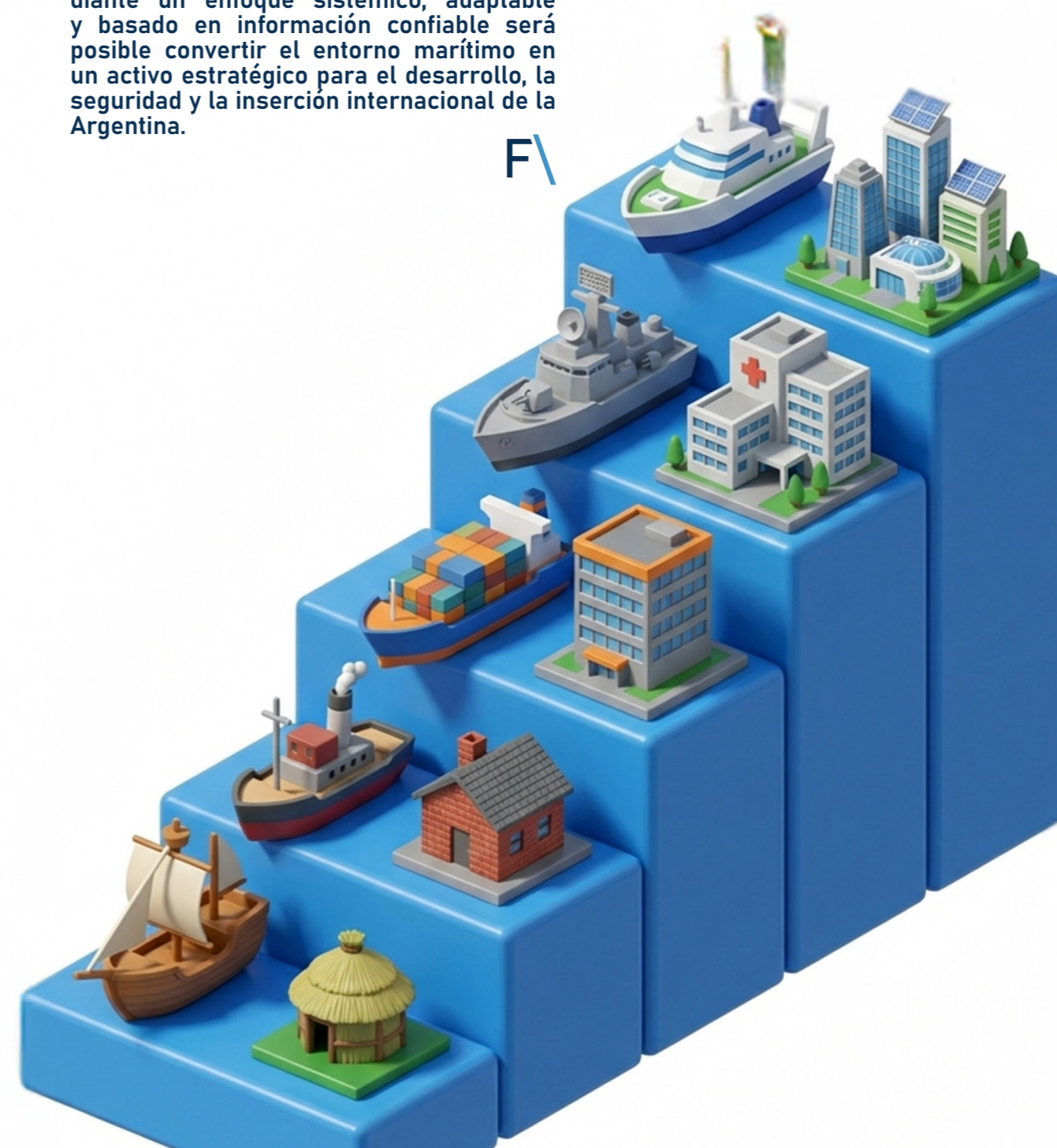


Una estrategia marítima eficaz requiere articular políticas multidimensionales, integrar información confiable y fortalecer la coordinación interagencial para transformar conocimiento en acción estratégica y gobernanza coherente.

Particularmente a lo largo del último cuarto de siglo, otros Estados han desarrollado estrategias marítimas. Algunas naciones han logrado articular con éxito sus capacidades, mediante políticas públicas coherentes orientadas a sus objetivos reconociendo que los espacios jurisdiccionales del entorno marítimo se funden en los comunes globales en un único ecosistema y que la clave es la revisión periódica y adaptación a los riesgos que cambian a medida que se modifican las prácticas. Para la Argentina, el aprendizaje comparado ofrece herramientas valiosas para fortalecer el proceso de planificación y consolidar un enfoque sistémico.

Una estrategia marítima nacional integral implica, en definitiva, concebir el entorno marítimo como un catalizador del desarrollo. El fortalecimiento de la presencia marítima donde se la requiera, la articulación entre relaciones internacionales, defensa, ciencia y producción, y la consolidación de un enfoque estratégico multidimensional constituyen pilares fundamentales para que la Argentina pueda ejercer de manera eficaz sus responsabilidades nacionales e internacionales y aprovechar plenamente el potencial del entorno marítimo.

**Avanzar hacia una estrategia marítima integral supone ordenar prioridades, fortalecer capacidades y sostener mecanismos de coordinación interagencial. Solo mediante un enfoque sistémico, adaptable y basado en información confiable será posible convertir el entorno marítimo en un activo estratégico para el desarrollo, la seguridad y la inserción internacional de la Argentina.**



# DESTRUCTOR ARA LA ARGENTINA



## Ficha Técnica

**Desplazamiento:** 3.600 toneladas a plena carga.

**Dimensiones:** Eslora: 125,9 metros - Manga: 14 metros - Calado: 5,8 metros.

**Propulsión:** COGOG; 2 turbinas a gas Olympus TM38, 60.000 HP; 2 turbinas a gas Tyne RM1C, 9.900 HP, 2 hélices.

**Velocidad:** 30,5 nudos (Olympus) y 20,5 nudos (Tyne).

**Autonomía:** 4.500 millas náuticas a 18 nudos.

**Tripulación:** 200 tripulantes.

# EL TRIBUNAL DEL MAR Y LA ARQUITECTURA JURÍDICA DE LOS OCÉANOS

FRIDA ARMAS. JUEZ DEL TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR Y PROFESOR DE DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO

La consolidación de un sistema jurídico eficaz para los océanos requirió instituciones capaces de resolver disputas complejas y adaptarse a un entorno en permanente transformación. En ese marco, el Tribunal del Derecho del Mar ocupa un lugar central en la aplicación práctica de la CONVEMAR y en la gobernanza oceánica contemporánea.

**E**l Tribunal Internacional del Derecho del Mar, órgano jurisdiccional previsto por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), constituye uno de los desarrollos institucionales más significativos de la gobernanza oceánica contemporánea. Su existencia responde a la necesidad de contar con un mecanismo especializado para resolver controversias relativas a la interpretación y aplicación de la Convención, cuyo alcance y complejidad jurídica demandaron desde su adopción un sistema adecuado de solución pacífica de disputas.



La CONVEMAR, considerada la “constitución de los océanos”, fue adoptada en 1982 tras casi una década de negociaciones multilaterales y entró en vigor en 1994. Para la Argentina rige desde 1995. Sus normas reflejan en gran medida derecho internacional consuetudinario, por lo que resultan aplicables incluso para Estados no parte del tratado. El proceso negociador produjo una reforma estructural del régimen jurídico del mar, incluyendo la creación de instituciones antes inexistentes como la zona económica exclusiva, el derecho de paso en tránsito y el moderno sistema de equilibrio entre soberanía, derechos de soberanía y libertades de navegación.



Dado el volumen normativo —320 artículos y nueve anexos— y el grado de innovación jurídica alcanzado, los Estados consideraron indispensable que el tratado contara con mecanismos eficaces para resolver situaciones en las cuales el balance de intereses negociado se viera tensionado por desarrollos científicos, tecnológicos o políticos. Cien de sus artículos se dedican específicamente a la solución de controversias, reflejando la intención de garantizar la estabilidad y continuidad de la Convención como instrumento duradero, adaptable y operativo frente a circunstancias cambiantes.

Entre los órganos creados por el tratado se encuentran la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Este último, con sede en Hamburgo, está compuesto por 21 jueces de distintas nacionalidades distribuidas de forma geográfica equilibrada. Desde su constitución en 1996 ha conocido 33 casos, de los cuales 31 se encuentran finalizados. Su actividad debe evaluarse dentro de los parámetros propios del derecho internacional, donde los procesos —por su naturaleza interestatal— suelen ser menos numerosos y más extensos que en los tribunales internos.

**La CONVEMAR produjo una reforma estructural del régimen jurídico del mar, creando nuevas instituciones y estableciendo un equilibrio moderno entre soberanía, derechos de soberanía y libertades de navegación.**



La Convención prevé diversos medios diplomáticos y jurisdiccionales para la solución de controversias. Si bien los Estados pueden elegir libremente entre la Corte Internacional de Justicia, el Tribunal del Mar o tribunales arbitrales, la estructura del sistema asegura que, aun cuando las partes no coincidan en su elección, siempre exista un foro disponible para resolver el diferendo. Este diseño flexible buscó asegurar la mayor adhesión posible a la Convención sin comprometer la exigibilidad del tratado.

Entre las competencias obligatorias del Tribunal se destacan los procedimientos de pronta liberación de buques y tripulaciones detenidos por infracciones a las leyes pesqueras o ambientales. Estos procesos, cuyo trámite es sumario, fueron ampliamente utilizados en los primeros años del Tribunal y condujeron al desarrollo de criterios detallados sobre fianzas, tratamiento de la carga, evaluación de daños y obligaciones recíprocas de los Estados involucrados. La eficacia del mecanismo alentó la resolución expedita de incidentes que podrían haber generado tensiones diplomáticas prolongadas.

El Tribunal también puede dictar medidas provisionales cuando una controversia se encuentra ante otro órgano jurisdiccional previsto por la Convención. Este fue el mecanismo utilizado en el caso de la fragata ARA Libertad, cuya detención en Ghana motivó la intervención del Tribunal para ordenar su inmediata liberación. La decisión reafirmó que los buques de guerra gozan de inmunidad plena incluso en aguas interiores, principio fundamental para las relaciones amistosas entre los Estados y para la protección de los símbolos de su soberanía.

En materia de fondos marinos, el Tribunal posee una sala especializada encargada de resolver controversias vinculadas con contratos de exploración y explotación administrados por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. Esta competencia reviste creciente relevancia ante los desafíos regulatorios que plantean las tecnologías extractivas y la participación de actores privados en áreas más allá de la jurisdicción nacional.

El diseño flexible del sistema de solución de controversias de la CONVEMAR garantiza que siempre exista un foro jurisdiccional disponible, preservando la exigibilidad del tratado sin afectar su adhesión universal.



El Tribunal ha producido asimismo opiniones consultivas en temas de gran impacto para la evolución del derecho internacional, entre ellas las referidas a la protección del medio marino, las obligaciones relativas a las pesquerías y la reciente opinión sobre cambio climático, emitida en 2024. El proceso de elaboración de estas opiniones —que incluye la recepción de observaciones escritas de los Estados y audiencias orales— contribuye a consolidar principios emergentes del derecho internacional, entre ellos los relativos a la precaución, la cautela y las consideraciones de humanidad en la aplicación de la Convención.

En cuanto al uso del Tribunal por parte de los Estados, América Latina y el Caribe figuran entre las regiones más activas, con once casos iniciados y uno en el que un Estado fue demandado. Europa Oriental y otros Estados cuentan con diecisiete participaciones, mientras que África ha intervenido en trece casos, varios de ellos vinculados con delimitaciones marítimas que han producido desarrollos jurisprudenciales de importancia. La distribución de casos muestra un nivel equilibrado de confianza y recurrencia al Tribunal por parte de todas las regiones.

Los avances jurisprudenciales incluyen la consideración del buque como unidad jurídica bajo un único pabellón, así como la incorporación progresiva de criterios provenientes de otras áreas del derecho internacional, particularmente en materia ambiental. Aunque la CONVEMAR no menciona expresamente el principio precautorio, el Tribunal ha integrado referencias a la actuación con precaución y cautela para adecuar la aplicación de la Convención a los estándares contemporáneos.

Finalmente, el Tribunal enfrenta nuevos desafíos derivados del desarrollo tecnológico, como la aparición de buques no tripulados, y de la creciente complejidad normativa asociada a la biodiversidad marina en áreas fuera de la jurisdicción nacional. La interacción entre decisiones judiciales, prácticas estatales y evolución doctrinaria continuará moldeando su papel en la arquitectura jurídica del océano.

**A través de sus opiniones consultivas y desarrollos jurisprudenciales, el Tribunal ha incorporado principios de precaución, cautela y humanidad, adaptando la aplicación de la CONVEMAR a los estándares contemporáneos.**

F\



# REVISTA DEFENSA NACIONAL

Revista Defensa Nacional es la publicación científico-académica de la Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF) dedicada al análisis de los principales desafíos estratégicos vinculados con la defensa.

A través de artículos originales, ensayos y estudios de especialistas civiles y militares, la revista aborda temas clave como Malvinas, el Atlántico Sur, la Antártida, la ciberdefensa, la vigilancia de espacios estratégicos y el desarrollo de la industria nacional para la defensa.

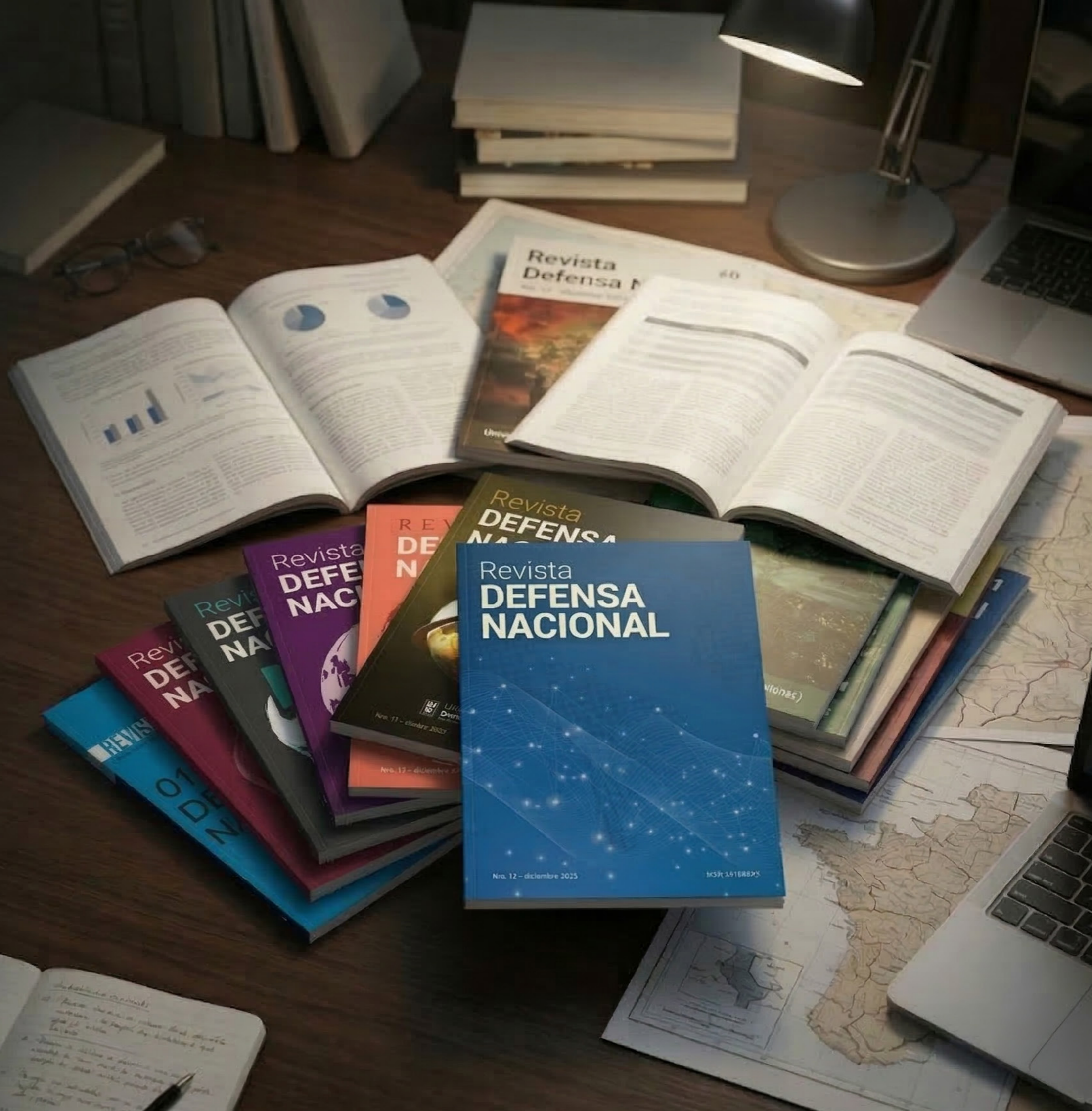
Todos los trabajos se publican tras un riguroso proceso de evaluación por pares y la revista ha sido indexada en LATINDEX, consolidando su calidad académica.

Defensa Nacional es de acceso abierto: todas sus ediciones pueden descargarse gratuitamente.

Explorá sus números y descubrí nuevas miradas para pensar la defensa del siglo XXI.

[Revista Defensa Nacional](#)

Contacto: [revistacientifica@undef.edu.ar](mailto:revistacientifica@undef.edu.ar)



## GEOECONOMÍA DEL SIGLO XXI

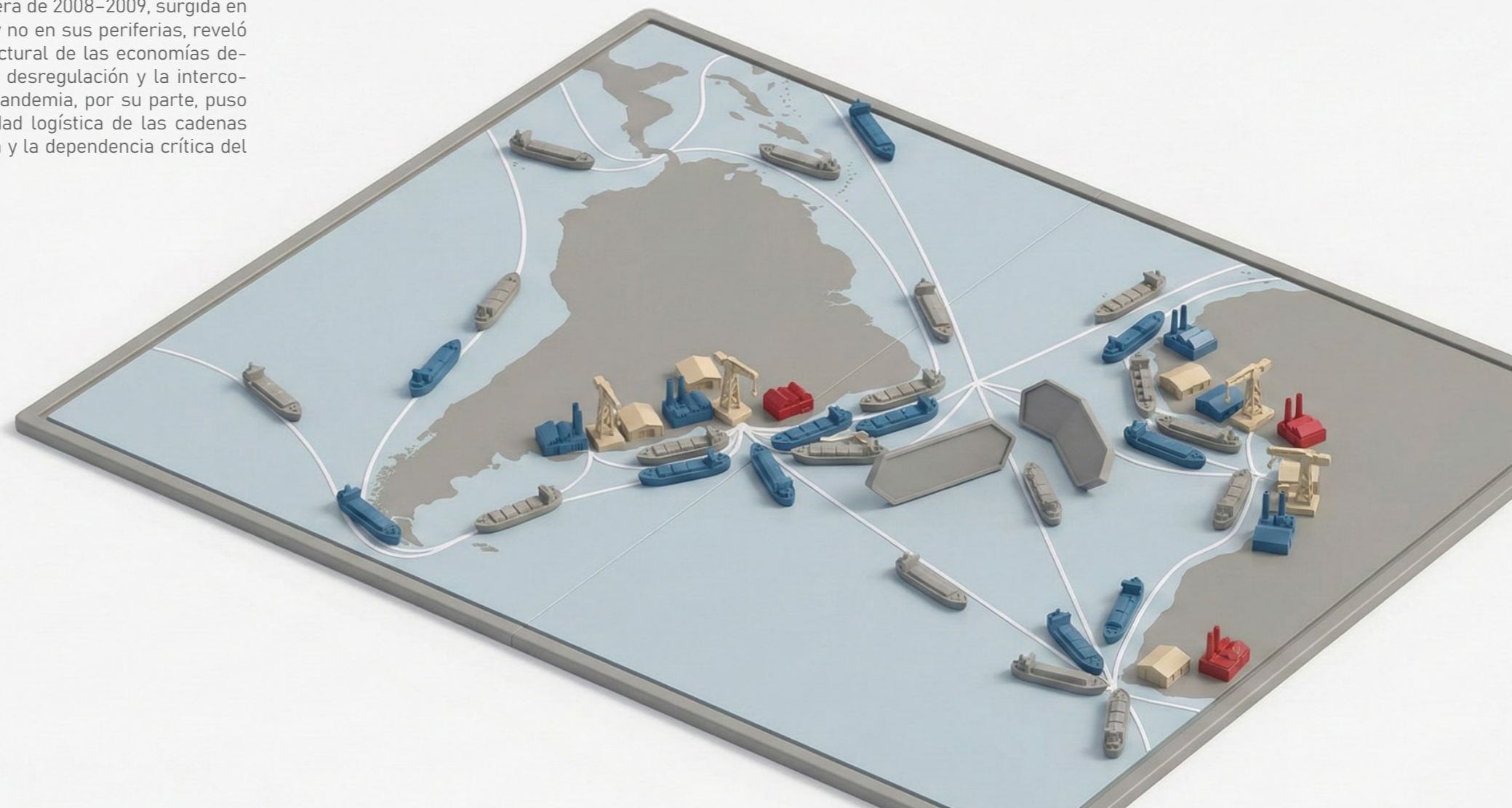
JUAN M. MASSOT. ASESOR ECONÓMICO DE LA DELEGACIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA EN ARGENTINA Y DIRECTOR DE COMERCIO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE COMERCIO DE LA NACIÓN

**La economía internacional dejó de ser un ámbito neutral para convertirse en un terreno de competencia estratégica entre Estados. Flujos comerciales, finanzas, tecnología y logística se integran hoy a disputas de poder que redefinen la globalización, exponen vulnerabilidades sistémicas y obligan a repensar el vínculo entre mercado, seguridad y política pública.**

La dinámica económica internacional experimentó cambios profundos desde el fin de la Guerra Fría, alterando no solo la estructura del comercio mundial sino también la manera en que los Estados utilizan los instrumentos económicos como herramientas estratégicas. Durante el período bipolar, la economía se desarrollaba principalmente hacia adentro de los bloques, con relaciones relativamente autárquicas y con escasa interdependencia entre sistemas rivales. El colapso del orden soviético abrió un escenario nuevo en el cual la globalización, la liberalización financiera y la expansión de las cadenas globales de valor se consolidaron como ejes centrales del funcionamiento económico internacional.

El crecimiento de las economías asiáticas —en particular China— modificó la distribución global

del poder económico y tensionó la idea dominante de que los mercados podían expandirse indefinidamente sin consideraciones estratégicas. La emergencia de una potencia con capacidad industrial, demográfica, tecnológica y militar creciente convirtió a la interdependencia económica en un terreno donde también se expresa la competencia entre Estados. La crisis financiera de 2008–2009, surgida en el núcleo del sistema y no en sus periferias, reveló la vulnerabilidad estructural de las economías desarrolladas frente a la desregulación y la interconexión financiera. La pandemia, por su parte, puso en evidencia la fragilidad logística de las cadenas globales de producción y la dependencia crítica del transporte marítimo.





Este contexto dio lugar a una reaparición de la geopolítica y a la consolidación de la geoconomía como herramienta analítica central. La geoconomía se entiende como la utilización de instrumentos económicos —comerciales, financieros, regulatorios o tecnológicos— para proyectar poder internacional e influir en el comportamiento de otros Estados. Su objetivo no es ocupar territorios, sino condicionar decisiones, moldear preferencias o disuadir conductas mediante el control o manipulación de flujos económicos. En este marco, la economía se convierte en un elemento de poder, tanto para la proyección externa como para la construcción interna de resiliencia frente a presiones externas.

Los instrumentos de la geoconomía abarcan políticas comerciales, subsidios, aranceles, regulaciones técnicas, acuerdos de inversión, financiamiento condicionado, manejo de monedas y utilización estratégica de mercados. En términos relativos entre países y bloques, Estados Unidos emplea su capacidad financiera y la centralidad del dólar; la Unión Europea utiliza su influencia en la regulación de

mercados como herramienta de influencia; China ejerce poder a través de su rol en las cadenas globales de valor y su vasto mercado interno. La ubicación de nodos productivos, la dependencia de insumos críticos y la concentración de manufactura en Asia —que durante décadas permitió obtener bienes baratos— se transformaron en vulnerabilidades que inciden sobre decisiones de seguridad nacional en países de gran centralidad.

Las crisis recientes impulsaron procesos de relocalización, nearshoring y friendshoring, a menudo costosos y políticamente complejos, en los cuales los Estados buscan reducir la exposición a interrupciones logísticas o a decisiones unilaterales de potencias rivales. Las empresas presionan para mantener eficiencia y rentabilidad, mientras los gobiernos intentan equilibrar seguridad, competitividad y autonomía estratégica. En este marco, la relación entre corporaciones globales y Estados se vuelve un espacio de disputa clave, donde el rol de la política económica es determinante.

**La geoconomía convierte instrumentos económicos en herramientas de poder, donde Estados y corporaciones disputan decisiones estratégicas, resiliencia y autonomía en un sistema global interdependiente.**

La discusión sobre monedas de reserva, los avances en moneda digital, la aparición de plataformas financieras alternativas impulsadas por los BRICS y la creciente competencia por recursos naturales introducen tensiones adicionales. Los cambios también afectan a países emergentes o periféricos, que se ven arrastrados por su ubicación geográfica, sus puertos, su participación en rutas críticas o su dotación de recursos estratégicos.

El análisis del riesgo adquiere un papel central en este escenario. Los riesgos globales incluyen fenómenos ambientales, financieros, tecnológicos y sanitarios que pueden generar daños sistémicos con impacto asimétrico sobre países desarrollados y en desarrollo. La diferencia entre amenaza y riesgo —una requiere intención; el otro ocurre por omisión o insuficiencia de acción— ayuda a comprender la naturaleza de los problemas globales contemporáneos. La creciente “ignorancia estructural”, es decir, la dificultad para anticipar eventos complejos, quedó expuesta en crisis sucesivas desde comienzos del siglo XXI.

En el macro descrito, la geoconomía del mar constituye una extensión directa de estas dinámicas, ya que los océanos son la columna vertebral del comercio mundial. La mayor parte de las mercancías circula por rutas marítimas cuya interrupción genera impactos económicos inmediatos. Los estrechos y canales —Panamá, Suez, Malaca, Magallanes, Bab el-Mandeb, Ormuz— son puntos críticos donde cualquier obstrucción, accidental o inducida, afecta costos, tiempos logísticos y estabilidad de cadenas de suministro. Las tensiones en el Mar del Sur de China ilustran cómo la importancia económica de una región puede superponerse con disputas territoriales, haciendo que las decisiones militares o políticas prevalezcan sobre los dictámenes de organismos internacionales.

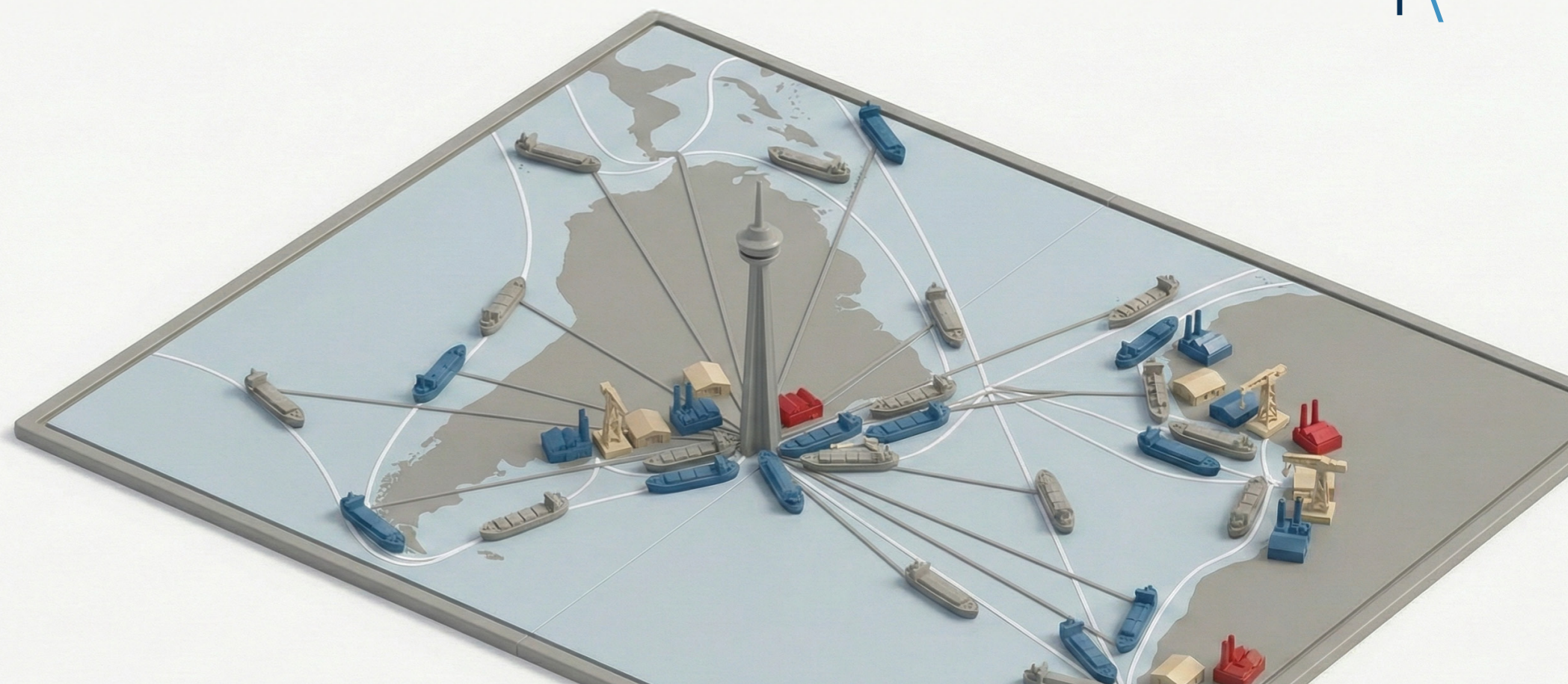


Las tensiones monetarias, el riesgo sistémico y la centralidad de las rutas marítimas revelan cómo la geoconomía del mar condiciona estabilidad, desarrollo y decisiones estratégicas a escala global.

La aceleración tecnológica y el aumento de conflictos y tensiones estratégicas convierten a la geoeconomía del mar en un campo de creciente relevancia. La competencia por recursos energéticos, minerales y pesqueros se suma a debates sobre gobernanza, infraestructura portuaria, vulnerabilidad logística y rol del Estado en la planificación. La globalización había promovido el retiro del Estado; las nuevas condiciones impulsan su regreso como actor central en regulación, protección y conducción estratégica.

Para países con recursos naturales significativos y una posición geográfica relevante, como la Argentina, estos procesos plantean desafíos y oportunidades. La dotación de recursos en territorio y subsuelo marítimo —minerales, pesca, hidrocarburos— exige políticas de largo plazo, inversión sostenida y una planificación estatal que evite que las restricciones financieras condicionen la capacidad de ejercer intereses soberanos. En un contexto global más incierto, la construcción de resiliencia económica, política, militar y diplomática resulta indispensable para sostener el desarrollo y proteger los intereses nacionales en un entorno internacional dinámico y altamente competitivo.

**La geoeconomía redefine el poder global al convertir flujos económicos y marítimos en instrumentos estratégicos, devolviendo al Estado un rol central para gestionar riesgos, resiliencia y desarrollo.**



# PATRULLERO OCEÁNICO ARA STORNI



## Ficha Técnica

**Desplazamiento:** 1650 toneladas.

**Dimensiones:** Eslora 87m, Manga 13,6m, Calado 3,8m.

**Propulsión:** 2 motores diésel V16 Anglo Belgian Corporation.

**Velocidad:** 21 nudos (39 km/h) 21 nudos (39 km/h).



La Universidad de la Defensa Nacional recuerda con respeto y gratitud a los 44 héroes del Submarino ARA San Juan, quienes perdieron la vida en cumplimiento del servicio. Su legado perdura como símbolo de unidad, respeto y compromiso con la soberanía nacional. En la patrulla eterna, su memoria permanece viva en la comunidad universitaria y en toda la Nación.

## STAFF

**David Zeigner**, dirección ejecutiva  
**Sebastián Zaccarí**, dirección editorial  
**Luciano Zaldarriaga**, coordinación editorial  
**Laxmi Amira Asnani**, asistencia de redacción  
**Santiago Pedrero**, asistencia de redacción  
**Gonzalo Restrepo Zanier**, diseño

## CONSEJO EDITORIAL

**Julio César Spota**  
**Hernán Isasmendi**  
**Verónica Mulle**  
**Daniel Esteban**  
**Alberto Costamagno**

[revista.fortin@undef.edu.ar](mailto:revista.fortin@undef.edu.ar)  
Maipú 262, CABA

ISSN 3072-8827

